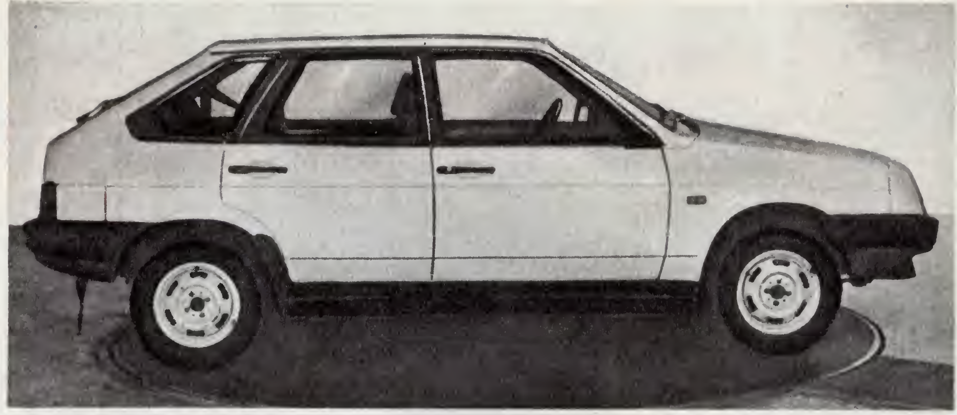

За рулем
ISSN 0321—4249
6
1987
х 66 47 МО
Реставрация старинных автомобилей —
один из видов технического творчества





Великий Октябрь, семидесятилетие которого мы празднуем в нынешнем году, положил начало новому строю, новой экономической формации в истории человечества. С социалистической революцией связано создание новой социальной и хозяйственной системы, превратившей отсталую Россию в державу с высокоразвитой индустрией. Среди ее отраслей, рожденных Октябрем, мы можем с полным правом назвать автомобилестроение.

Вспомним: первые пять советских легковых автомобилей были изготовлены в 1922 году предприятием 1-й БТАЗ, а первые десять грузовиков — в 1924 году заводом АМО. С тех пор масштабы производства неизмеримо выросли. Достаточно сказать, что в 1986 году только легковых автомобилей наши заводы выпустили 1300 тысяч, из которых 834,3 тысячи, то есть 64%, проданы в индивидуальное пользование.

Апрельский (1985 г.) Пленум ЦК КПСС подчеркнул необходимость обеспечить более полное удовлетворение спроса населения на промышленные товары. Комплексная программа развития производства товаров народного потребления и сферы услуг на 1986—2000 годы предусматривает, что в двенадцатой пятилетке наши заводы перейдут на выпуск новых моделей легковых автомобилей с улучшенными техническими параметрами. Среди них — машины, представленные на снимках. Все они — переднеприводные с трансформируемыми кузовами типа «хэтчбек». В целом у них более экономичные двигатели, кузова с улучшенными аэродинамическими качествами. Заложенные в конструкцию технические решения позволили существенно снизить металлоемкость автомобилей, улучшить комфортабельность, характеристики управляемости и другие эксплуатационные качества.

В двенадцатой пятилетке намечено модернизировать и освоить около 250 моделей автомобилей, прицепов, двигателей. Среди них — немало легковых машин. Внедрение достижений научно-технического прогресса предусматривает создание при производственных объединениях соответствующих центров, введение в строй аэродинамической трубы и южного филиала Центрального научно-исследовательского полигона. Все это откроет новые возможности обеспечить ежегодную постановку на производство по одной перспективной базовой модели и двух модификаций.



Сверху вниз:

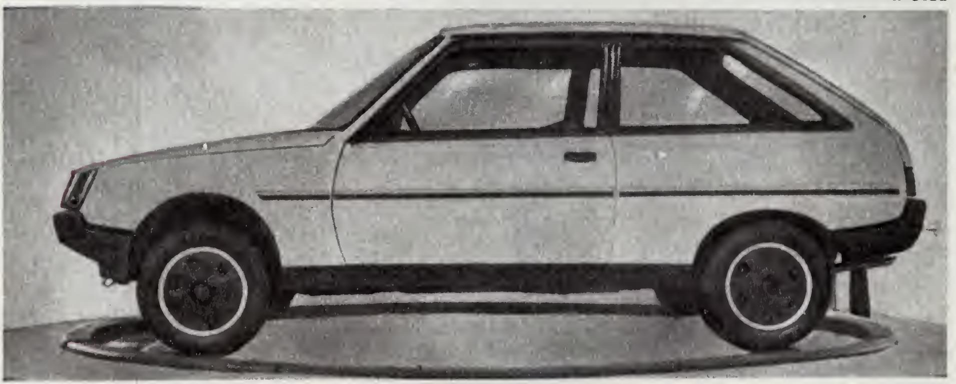
● ВАЗ—2109 — пятидверная машина на базе ВАЗ—2108. Выпуск — со второй половины 1987 года. Описание — в № 5 нашего журнала за этот год.

● ВАЗ—1111 — малогабаритный легковой автомобиль, производство которого будет развернуто в ближайшие годы. Краткое описание — в № 3 «За рулем» за этот год.

● Новая модель «Запорожца» — ЗАЗ—1102. Завод «Коммунар» планирует начало его выпуска на конец нынешнего года. Краткое описание — в «За рулем» № 3 за нынешний год.

● «Москвич—2141» уже сходит с конвейера и начал поступать в торговую сеть. Описание автомобиля — в № 5 и 6 «За рулем» за 1986 год.

Фото В. Князева





АВТОМОБИЛЬ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ТВОРЧЕСТВО

Бурное развитие техники в наш век коснулось, без преувеличения, каждого человека. И люди пытливого, живого ума, конечно же, не могли ограничиться ролью пользователей, потребителей приносимых ею благ и удобств. Они издавна стремились сами совершенствовать технику, создавать все более хитроумные, сложные машины и приборы. На этот путь стали тысячи и тысячи увлеченных. Большинство их — не профессионалы в той или иной области техники, но жаждут воплотить захватившие их идеи в работающем приборе, модели, полезной машине.

Движение умельцев имеет давние традиции, прочные корни: в тридцатые—сороковые годы они строили радиоприемники, летающие и плавающие модели, потом самодельные телевизоры, модели ракет. В пятидесятые—шестидесятые родилось и окрепло увлечение самодеятельным конструированием автомобилей — «самавто», как мы его теперь называем. Оно началось с появления наивных, построенных в подражание «большим», часто неказистых машин. Но уже тогда конструкторы-любители выдвигали самобытные идеи и воплощали их в оригинальных образцах.

Сегодня «самавто», бесспорно, вышло на новый уровень. Необычайно расширился типаж машин, включивший, пожалуй, все известные, да и не только известные, варианты: спортивные купе и семейные машины вагонной компоновки, джипы, автомобили-дачи, амфибии, не говоря о традиционных седанах. Продуманный дизайн, интересные компоновки, смелое применение нетрадиционных материалов, высокое качество выполнения — все это, помноженное на усилия журналистов телевидения и прессы, создало самодельным машинам и их авторам необычайную популярность, перешагнувшую рубежи нашей страны. Но оставалось фактом и то, что мешало ликовать и восторгаться по поводу успехов самодеятельных конструкторов: в абсолютном своем большинстве эти люди были предоставлены самим себе, лишены условий для работы, им с трудом удавалось приобрести материалы и детали. Именно преодоление разного рода трудностей и препятствий, а отнюдь не решение творческих задач, часто требовало от них наибольшей изобретательности и энергии. Известно и то, как мало интереса — не личного, а ведомственного, государственного — проявляли к оригинальным конструкциям любителей ответственные работники автомобильной промышленности.

Заметим, что в таком положении пребывали не только автомобилисты, но, за небольшим исключением, и другие умельцы, которые вели поиск в самых различных областях техники. Ныне в их судьбах наметился долгожданный перелом. Благотворные перемены, охватившие все сферы нашей жизни, затронули и эту. ЦК КПСС, Совет Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ приняли постановление «О мерах по дальнейшему развитию самодеятельного технического творчества». Оно содержит знаменательные слова: «Всемерное развитие самодеятельного технического творчества является одним из важных факторов претворения в жизнь намеченного партией курса на ускорение научно-технического прогресса, расширяет возможности для проявления инициативы советских людей в решении актуальных народнохозяйственных задач».

Как видим, партия и правительство весьма высоко оценили прежде всего общественную роль, народнохозяйственное значение творчества в области техники. Отсюда — задача всемерно содействовать его развитию. Не призыв, не пожелание — актуальная задача, выдвинутая перед партийными и советскими органами, профсоюзами и комсомолом, другими общественными организациями — ВОИР, ВСНТО, ДОСААФ. «Надо, — говорится в Постановлении, — поставить дело таким образом, чтобы труд каждого творческого коллектива самодеятельных авторов, каждого энтузиаста был окружен вниманием и заботой». Не приходится говорить, как нуждаются в этом многие тысячи умельцев, как долго ждали они этих слов. «Обеспечить внимательное рассмотрение и квалифицированную оценку всех предложений и разработок самодеятельных авторов, изготовление и испытание силами промышленных предприятий и организаций образцов по наиболее оригинальным и эффективным из этих предложений и разработок», — разве не об этом мечтали поколения конструкторов-любителей. Теперь предстоит сделать мечту реальностью.

Основной организационной формой здесь станут клубы самодеятельного технического творчества при научно-производственных и производственных объединениях, предприятиях и организациях. Времени на раскачку не дано: уже в этом году сеть клубов должна быть в основном создана. Предусмотрено обеспечить их всем необходимым для моделирования, изготовления и испытания новой техники: материалами и оборудованием, приспособлениями и инструментом. С этой целью устанавливается порядок отпуска (продажи) клубам и отдельным гражданам материалов и деталей из отходов и неликвидов.

Клубам будут помогать консультативные группы, составленные из высококвалифицированных специалистов соответствующих отраслей, разработки самодеятельных авторов станут оценивать эксперты — ведущие специалисты НИИ и КБ, ответственных за содействие техническому творчеству.

Надо сказать, что конструкторы «самавто» имеют уже немалый опыт организации, взаимовыручки, работы в самых сложных условиях. Есть и примеры создания их объединений — при ДОАМах Армении, Украины...

К тому же постройка автомобилей — известное, хорошо «возделанное», но отнюдь не единственное поле для творчества в этой области. Возможность организации клубов может стимулировать интерес к совершенствованию и созданию новых двигателей и движителей, диагностических и контрольных приборов, гаражного оборудования, к постройке вездеходов и спортивной техники.

А реставрация автомобилей и мотоциклов прошлых лет — разве не одна из важных форм технического творчества, требующая обширных познаний и высокой квалификации. Сегодня этой деятельностью охвачено в стране более трех с половиной тысяч человек, объединенных в тридцать с лишним клубов. Постановление дает ключ к тому, чтобы их работе эффективно помогали не только ДОАМы, но и автомобильные заводы, другие организации отрасли.

Постановление открывает самые благоприятные возможности для создания различных общественных объединений, связанных с техническим творчеством. Изготовление масштабных моделей—копий автомобилей, мотоциклов, танков, постройка гоночных моделей, школьные кружки картингистов, конкурсы на лучшую конструкцию самодельных мотоциклов для триала, багги, карта, аппаратуры для судейства автомотосоревнований, разнообразных устройств, приборов и инструментов для автомотолюбителей — так можно представить себе поле их деятельности.

Но это идеи. А какие практические шаги уже сделаны?

Для многих читателей представляет интерес, что во исполнение Постановления разработаны и утверждены новые технические требования к самодельным легковым автомобилям, порядок защиты проектов и регистрации машин. Их текст и комментарии будут опубликованы в одном из ближайших номеров «За рулем», а пока сообщим, что рамки творчества в этой области стали значительно шире.

Предусмотрены различные меры для стимулирования занятий техническим творчеством — от регулярных смотров, выставок, конкурсов с вручением крупных денежных премий до льгот активистам клубов при поступлении в вузы. Намечено усилить пропаганду самодеятельного технического творчества, издавать больше научно-популярной литературы и других пособий, организовать специальный ежеквартальный журнал, который станет освещать деятельность и проблемы движения.

Итак, техническое творчество вступает в новый этап. Установлены его организационные формы, определены ведомства, ответственные за обеспечение и развитие. Теперь от них нужны конкретные дела, практическая заинтересованность в том, чтобы движение самодеятельных умельцев стало мощным импульсом, способным ускорить прогресс нашей техники, экономики, социальной сферы.

НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Ежегодно ЦСУ СССР публикует данные, характеризующие работу всех отраслей экономики нашей страны за прошедший год. Есть среди его обширного списка показателей объем производства легковых автомобилей — 1,3 миллиона за 1986 год. Многие читатели журнала интересуются, сколько конкретно машин выпустил каждый завод в целом и по отдельным моделям. В их письмах содержится также просьба назвать количество легковых автомобилей, поступивших в розничную продажу через торговую сеть за последний год.

Идя навстречу читателям, редакция попросила министерства автомобильной промышленности и торговли СССР, другие компетентные организации подготовить интересующие их сведения.

Производство легковых автомобилей в СССР за 1986 год.

Волжский автомобильный завод — 724 740

В том числе:

ВАЗ—21013 — 132 405

ВАЗ—2102 и модификации — 156

ВАЗ—2104 и модификации — 50 157

ВАЗ—2105 и модификации — 95 374

ВАЗ—2106 и модификации — 219 644

ВАЗ—2107 и модификации — 73 405

ВАЗ— 2108 — 85 050

ВАЗ— 2121 — 68 549

Автомобильный завод имени Ленинского комсомола — 184 807

В том числе:

«Москвич—2140» — 113 156

«Москвич—2140-117» («Люкс») — 34 954

«Москвич—2140-01» (медицинский) — 7 330

«Москвич—21403» (с ручным управлением) — 2 629

«Москвич—21406» (сельская модификация) — 20 425

«Москвич—2140-121» (такси) — 6000

«Москвич-2141» — 313

Запорожский автомобильный завод «Коммунар» — 168 407

В том числе:

ЗАЗ—968М — 95 207

ЗАЗ—968М-05 — 26 081

ЗАЗ—968МБ, ЗАЗ—968МГ, ЗАЗ—968МД, ЗАЗ—968МР — 47 113

ЗАЗ—1102 — 6

Производственное объединение «Ижмаш» — 123 580

В том числе:

ИЖ—412-028 — 103580

ИЖ—21251 — 20 000

Горьковский автомобильный завод — 71 077

В том числе:

ГАЗ—24 и модификации — 10 792

ГАЗ—24-10 и модификации — 56 328

ГАЗ—3102 — 3 807

ГАЗ—14 — 150

Ульяновский автомобильный завод — 52 911 УАЗ—3151 и его модификаций.

Луцкий автомобильный завод — 14 750 ЛуАЗ—969М и его модификаций.

Из общего количества 1 340 272 легковых автомобилей, выпущенных в 1986 году, рыночные фонды для розничной продажи были выделены на 834 300 штук. Все они в 1986 г. реализованы.

РАЗГОВОР НАЧИСТОТУ

«Круглый стол» ЗР во Владивостоке

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

Этот заголовок нашим читателям уже знаком: под ним в № 4 журнала за 1987 год был помещен отчет о выездном заседании «круглого стола» редакции с участием руководителей и преподавателей школ ДОСААФ Приморского края. Тогда же на эту встречу были приглашены спортивные работники.

Как представляют они себе перестройку применительно к этой стороне деятельности оборонного Общества? Как в новых условиях, сложившихся после XXVII съезда партии, январского Пленума, мыслят они себе решение главной проблемы автомотоспорта — проблемы массовости, широкого охвата молодежи занятиями в клубах и секциях, участием в соревнованиях?

Эту часть разговора за «круглым столом» начал председатель федерации мотоспорта Приморского края тренер СТК локомотиворемонтного завода **Сергей Петрович ШЕВЧЕНКО.**

— Сейчас в наших видах особенно явственно обозначился разрыв между возможностями мотоспорта, между тем, что он способен дать молодежи, и развитием его материальной базы. Мы проводим немало мотокроссов, но где? К этим трассам зритель не доберется — они на краю земли. Во Владивостоке сравнительно недавно трековые гонки были любимым зрелищем, а сейчас нет ни одного стадиона, куда бы пускали мотоспортсменов. С переходом на татрановые дорожки перед ними поставлен шлагбаум. А может ли развиваться по-настоящему спорт без зрителей, без популяризации? Одна из главных бед здесь — ведомственный подход, деление видов спорта на «свои» и «чужие». Мы обиваем пороги профсоюзных стадионов, а нам говорят: «Вы ДОСААФ, вы не наши». Просим: «Дайте нам запасные поля, неиспользуемые или мало используемые, мы приведем их в порядок, реконструируем своими силами». Нам не идут навстречу. Сегодня с этим мириться больше нельзя. Нужно преодолеть инерцию многих руководителей на местах — спортивных, профсоюзных, хозяйственных, которые смотрят на мотоспорт как на увлечение, забаву, сугубо личное дело, хотя мы-то хорошо знаем, что это не так. Мотоспортсмен, автоспортсмен — это, как правило, мастер золотые руки, отличный производственник, лучший водитель, не говоря уж о том, какую ценность он представляет для армии.

Конечно, главным «раздражителем» и закоперщиком должен в этих делах выступать ДОСААФ, но, прямо скажу, без поддержки партийных и советских органов на местах проблему не решить. Пока всерьез не будут «спрашивать за технические виды спорта», не будут учитывать их потребности в планах социально-экономического развития края, города, района, заметных сдвигов не произойдет. В наши дни, когда повсюду ощущается поворот к физкультуре и спорту как к важному фактору социального развития, технические, военно-прикладные виды не должны составлять исключение. Подобно тому, как строятся площадки для спортивных игр, лыжные трассы, катки, должны строиться в районах и кроссовые трассы, площадки для «фигурки», слалома, должны быть в крае и стадионы, где гаревики, мотоболисты, ледовики будут чувствовать себя не бедными родственниками. Это, я бы сказал, веление нашего времени. Причем мы готовы сами активно участвовать в создании базы, только бы было что и где создавать.

В обсуждение спортивных проблем включились также руководители автошкол, которые не стоят в стороне от автомотоспорта и подчас служат его опорой в своем городе, районе.

Николай Иванович ЗУБОВ — начальник кавалеровской автошколы.

— Не могу пожаловаться на невнимание к нашим предложениям, касающимся автомотоспорта в районе. Но, честно говоря, приходится завидовать тем видам, за которые отвечает спорткомитет: они под постоянным контролем партийных и советских органов, пользуются поддержкой хозяйственников. У нас дело обстоит иначе: все, вроде бы, за то, что нужно перестраиваться, развивать, укреплять и так далее, но когда встает вопрос конкретно — надо поднять людей, мобилизовать общественность на создание базы, мы, ДОСААФ, остаемся одни. Мотоспорт — дело молодежное, но его почему-то чурается комсомол.

— Примерно такая же картина у нас, — вмешивается в разговор **Евгений Иосифович ТИМОФЕЕВ** — заместитель начальника новоникольской технической школы. — Рядом в Уссурийске, городе, где живут неоднократный чемпион мира по мотогонкам на льду Казаков, член сборной страны Афанасьев, нет более любимого вида спорта, чем зимний спидвей, и в то же время нет ни одного стадиона. Мы просим — отведите участок, и весь город пойдет сооружать стадион методом народной стройки. Но вот никак еще городские власти не решатся на это. А такое сооружение в городе должно быть.

С. ШЕВЧЕНКО. Материальная база —

это не только трассы, стадионы, треки, это и мотоциклы, которые в общем-то обходятся недешево. Так что всех, кто хочет заниматься мотоспортом, при всем желании обеспечить спортивной техникой невозможно. И это надо себе ясно представлять. Есть ли выход? Да. В развитии тех видов мотоспорта, где можно участвовать в соревновании со своим личным мотоциклом. И здесь прежде всего хочу назвать триал. Он нуждается в самой серьезной поддержке со стороны ЦК ДОСААФ СССР, Федерации мотоспорта СССР, потому что может сделать наш спорт по-настоящему доступным, о чем говорит и зарубежный опыт. И не обязательно забираться с трассой в сопки. На стадионах можно соорудить искусственные препятствия. Сколько у триала появится тогда поклонников! Вот только мы в нашем крае не ощущаем, что в Москве проявляют настоящую заинтересованность в продвижении триала в массы. А жаль.

Мы упускаем время. Молодежь восприимчива к новому, она быстро оценит эти соревнования, пойдет в них, но для этого необходима их широкая пропаганда.

К разговору подключается **Геннадий Дементьевич МОШКОВ** — старший методист краевого Дома ДОСААФ.

— Мы располагаем какими-то возможностями по обобщению и распространению передового опыта не только в учебной работе, но и в развитии технических видов спорта. С этой целью выезжаем в районы, в учебные организации, проводим дни ДОСААФ, показательные выступления. О лучших спортсменах края, традиционных соревнованиях выпускаем листовки, плакаты. Сегодня каждый понимает, как важен для ускорения опыт лучших.

Но простейший плакат в одну краску нам делают четыре-пять месяцев. А как он непривлекателен, как уныл. С такой продукцией трудно звать молодежь в спорт, агитировать за него. Наверно, пришло время подумать и об этой стороне дела.

— И о другой тоже, — добавляет **Светлана Юрьевна ЛУКЬЯНЫЧЕВА** — работник отдела спорта крайкома ДОСААФ, судья 1-й категории по автомотоспорту. — У нас проходит немало соревнований, и в этом отношении мы выглядим лучше многих. На этот год запланировано восемь мотокроссов краевого масштаба, да еще традиционные, местные. Но всякий раз мы сталкиваемся с проблемой — не хватает судей, в особенности высших категорий. Люди, приобщившиеся к судейству, теряют к нему интерес — нет перспектив роста, варятся в собственном соку, не знают новшеств, не бывают на республиканских или всесоюзных семинарах. По этой же причине нет притока свежих сил. Думаю, такое положение не только в Приморском крае. Что делать? Проявлять больше уважения и внимания к судьям-общественникам, и главное открыть перед ними перспективу получения республиканской и даже всесоюзной категорий. А для этого — поднять значение, престиж и уровень зональных соревнований, где будут расти не только спортсмены, но и судьи. Проблема судейства — это часть проблемы развития автомотоспорта. Но создается впечатление, что ни всесоюзные федерации, ни ЦАМК до сих пор не осознали этого.

— В нашем обсуждении главенствует мотоциклетная тема, — вступает в беседу председатель федерации автоспорта Приморья работник автотранспортного предприятия Дальневосточного пароходства **Юрий Алексеевич КОРЧАГИН**. — Между тем в перестройке нуждается и автоспорт. Приходится сожалеть, что до сих пор многие руководители автохозяйств рассматривают его с позиций, не связанных с повседневной производственной жизнью. Если бы мы были вооружены данными, как способен влиять автоспорт на экономику предприятий, повышать производительность труда водителей, сокращать дорожные происшествия и так далее, то, наверно, хозяйственники давно стали бы первыми нашими союзниками. Пока, к сожалению, этого не происходит. И автомногоборье — самый перспективный, самый близкий производству вид автоспорта — не вошло еще в жизнь всех автотранспортников. Нам предстоит думать над тем, как поднять авторитет автомногоборья, как выйти с ним на центральные площади. Помнится, в былые годы этот вид был в большом почете и у Федерации автоспорта СССР, и у прессы. Теперь этого нет.

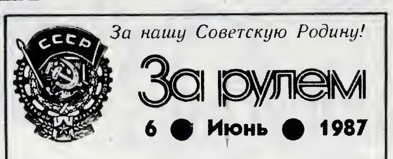
Радует огромный интерес наших зрителей к ипподромным гонкам, к ралли, но, что греха таить, в значительной мере эти виды держатся на энтузиазме, на фанатиках, как принято говорить. А это непрочная основа. Мы убеждены: кадровые вопросы в автомотоспорте, в технических видах спорта вообще должны решаться так же, как в тех видах, за которые отвечают профсоюзы, спорткомитеты. Не может и не должно быть деления на спорт первого и второго сорта.

В обмене мнениями за «круглым столом» по проблемам автомотоспорта было затронуто далеко не все наболевшее. Но даже из того, что прозвучало в устах общественников и штатных работников ДОСААФ Приморья, следует, что в спортивной работе накопилось немало жгучих проблем, что и здесь сегодня назрела перестройка. Необходим новый, государственный подход и к развитию материальной базы автомотоспорта, и к кадровым вопросам, и к внедрению подлинно массовых соревнований. Совершенно ясно, что в решении этих задач на местах нельзя больше действовать по старинке, надо смелее идти на поиск, на эксперимент, не ждать указаний свыше, а больше проявлять собственную инициативу и самостоятельность. В то же время ясно, что автомотоспорт требует сегодня не только большего внимания ДОСААФ, но и поддержки партийных, профсоюзных и комсомольских органов, промышленности, хозяйственников. При этих условиях он сможет выполнить свою социальную функцию — нести автомобильные, технические знания в широкие массы, воспитывать, закалять нашу молодежь, занимать ее в свободное время полезным делом.

Заседание «круглого стола» вел

М. ТИЛЕВИЧ

За нашу Советскую Родину!



6 ● Июнь ● 1987

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Издается с 1928 года

НАША ОБЛОЖКА

Поиск старинных машин, их сохранение, реставрация и широкий показ — таковы основные задачи созданных во многих городах страны клубов автомотостарины. Деятельность этих объединений энтузиастов по интересам вливается сегодня в самодеятельное техническое творчество.

На 1-й странице обложки представлен один из лучших экземпляров автомобиля ГАЗ—М1, сохранившихся в нашей стране. Своим существованием в первозданном виде он обязан энергии и заботе семьи Нестеровых. Потомственный офицер Советской Армии Олег Ростиславович Нестеров унаследовал эту машину от отца, которому она досталась, в свою очередь, в наследство от деда. А полковник Бруно Оскарович Берзин получил автомобиль как награду. Экземпляр, изготовленный пятьдесят лет назад, в марте 1937 года (шасси № 957), прошел уже полмиллиона километров. Любопытно, что нынешний владелец «эмки» в августе 1937 года был доставлен домой из родильного дома. Сейчас без нее не обходится в столице ни один парад автостарины.

О. Нестеров находится в числе ведущих реставраторов московского клуба «Следопыты автомотостарины», членом которого состоит с 1975 года. По тысячебальной шкале оценки оригинальной комплектности, технического состояния и уровня реставрации принадлежащий ему ГАЗ—М1 получил всего лишь 57,75 штрафного очка. Это ставит его на второе место среди 13 других старинных автомобилей, которые прошли аттестацию технической комиссией клуба САМС. Теперь очередь за другой отечественной машиной, реставрированной О. Нестеровым, — ГАЗ—АА.



ОТ ПРОЖЕКТОРА ДО РАКЕТЫ

1. Революцией мобилизованные

3 апреля 1917 года, тотчас по возвращении из эмиграции в Петроград, на площади Финляндского вокзала Владимир Ильич Ленин выступил с речью, в которой приветствовал пролетариат России и призвал рабочих и крестьян к борьбе за социалистическую революцию. Трибуной народному вождю служил бронеавтомобиль, присланный из Петроградского автоброневого дивизиона.

С тех пор автомобиль надежно стал в боевой строй наших Вооруженных Сил. Об автомобилях Красной Армии первых лет в публикуемой «За рулем» серии «От прожектора до ракеты» рассказывает преподаватель Рязанского высшего военного автомобильного инженерного училища подполковник А. САФРОНОВ.

Автомобильный парк России к моменту Великой Октябрьской социалистической революции насчитывал немногим более 10 тысяч машин, представленных пестрой смесью почти из сотни различных моделей. Из них отечественными были только немногие легковые и грузовые автомобили Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ).

В первые же дни вооруженного восстания красногвардейцы и солдаты революционно настроенных частей использовали для быстрой переброски по городу вооруженных десантов, наряду с броневиками, обычные коммерческие автомобили. Позднее, в годы гражданской войны, в броневики превращали любые более или менее подходящие машины и на них устанавливали вооружение.

Самыми распространенными бронеавтомобилями в те годы были «Остин-Путиловский» и ФИАТ, полученные Россией еще в империалистическую войну от союзников. Эти машины переоборудовали на Путиловском заводе, оснащали более прочной отечественной броней и пулеметами. Особенностью бронеавтомобиля Путиловского завода были два поста управления, благодаря чему намного улучшался маневр задним ходом.

Наиболее вооруженным из существовавших в то время бронеавтомобилей был «Гарфорд-Путиловский». У него было 76-миллиметровое короткоствольное орудие в кормовой башне и три пулемета.

Машины отечественного производства использовались в Путиловском Стальном противосамолетном артиллерийском дивизионе. Он состоял из автомобильных и железнодорожных зенитных батарей. Зенитные орудия, которые были созданы русским конструктором Ф. Лендером, устанавливали на шасси грузовика «Руссо-Балт-Т». В боях под Псковом зенитчики дивизиона сбили первые неприятельские самолеты. Были орудия и на автомобилях «Уайт».

В 1918 году Ижорский завод в Петрограде, несмотря на серьезные трудности, выпустил 115 бронеавтомобилей, а на Путиловском заводе было организовано также и производство полугусеничных броневиков, которые приняли участие в боях против войск Родзянко и Юденича.

К октябрю 1918 года Красная Армия уже имела 37 бронеотрядов, в каждом из которых состояло до сотни бойцов и четыре бронеавтомобиля: один с пушечным и три — с пулеметным вооружением. В истории гражданской войны есть немало примеров, когда бронеотряды стремительно прорывались в тылы противника, преследовали отступающие части, уничтожали десанты.

В состав бронеотрядов часто входили не только машины в броне, но и обычные грузовики, на которых закрепляли по два пулемета. Такие экипажи и по вооружению и по подвижности превосходили даже легендарные тачанки 1-й Конной армии.

Специальным декретом Совнаркома от 21 августа 1918 года Наркомату по военным делам передавалось 50% всего автомобильного имущества страны, которое могло быть использовано для нужд Красной Армии. В 1923 году была создана отдельная учебная автомотовелобригада

1. Автомобиль ФИАТ-15-тер отряда Красной гвардии (1917 г.).

2. Бронеавтомобиль Путиловского завода в обороне Петрограда (1918 г.).

3. ФИАТ из автобронеотряда ВЧК на охране V Всероссийского съезда Советов (1918 г.).

4. Пушечный бронеавтомобиль «Гарфорд-Путиловский» (1918 г.).

5. Пулеметные установки на автомобиле ФИАТ 60—90 (1919 г.).

6. Прожекторная установка на автомобиле «Берлие» (1920 г.).

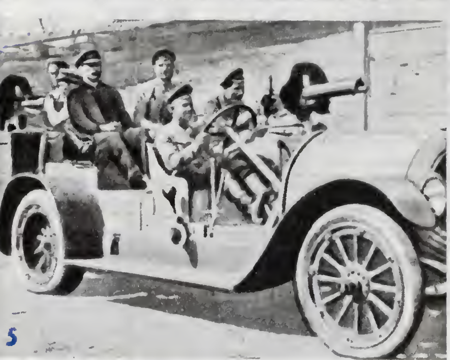
7. Первый советский бронеавтомобиль БА—27 (1931 г.).

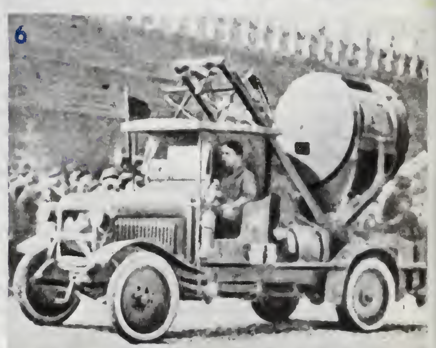
Фото ТАСС и из Государственного архива кинофотодокументов











для обучения водительских кадров. Автомобиль прочно входил в структуру частей и подразделений. На шасси различных автомобилей создавались прожекторные установки, радиостанции, санитарные машины. Росла укомплектованность автомобильного парка Красной Армии. В октябре 1922 года на 1-м Бронетанкоавтомобильном заводе в Москве закончилось изготовление первой штабной машины «Промбронь». А 7 ноября 1924 года по Красной площади в Москве прошли десять отечественных грузовиков АМО-Ф-15, окрашенных в красный цвет. Впрочем, вскоре вслед за серийными первенцами отечественного автомобилестроения появились автомобили, сменившие парадную окраску на защитную: на АМО-Ф-15 стали монтировать звукоулавливатели и направлять их в части противовоздушной обороны.

Обширная программа механизации и моторизации Красной Армии, принятая в 1929 году, предусматривала формирование механизированных бригад по 220 танков и 56 бронеавтомобилей в каждой. Первая такая бригада была сформирована в мае 1930 года. В ее состав вошли бронеавтомобили советского производства БА—27, созданные на базе АМО-Ф-15. Этим было положено начало советскому периоду постройки бронеавтомобилей.

За исключением «Остина-Путиловского», находящегося в филиале музея В. И. Ленина в Ленинграде, и ФИАТа в Центральном музее Вооруженных Сил СССР в Москве, сейчас уже нельзя увидеть ни одной из тех машин, что положили начало военному автомобильному парку нашей страны. И только редкие дошедшие до нашего времени фотографии могут дать представление о «мобилизованных революцией» для обороны страны автомобилях.


3

7

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ТРУД В АВТОСЕРВИСЕ

Закон об индивидуальной трудовой деятельности вступил в силу. Это, конечно, не означает, что только в мае появились мастера, готовые в удобное клиенту время споро и без долгих формальностей починить машину. Такие люди были всегда, но отсутствие какой-либо регламентации их деятельности ставило эту деятельность в положение полулегальной. Появился даже обобщенный образ некоего умельца-шабашника — «дядя Вася». Закон теперь включает труд индивидуальных мастеров в общий социалистический хозяйственный механизм, а принятые в его развитие ведомственные нормативные акты должны определить характер взаимоотношений специалиста-надомника с государственными организациями и заказчиками. В автосервисе таким нормативным документом стало временное Положение об условиях труда надомников, разработанное Министерством автомобильной промышленности СССР для подчиненных ему предприятий. Комментирует положение один из специалистов, готовивших документ, С. ЕРМОЛАЕВ.

В основу временного Положения, регламентирующего трудовую деятельность надомника в автосервисе, легла практика. Был обобщен опыт, накопленный предприятиями автосервиса, входящими в систему бытового обслуживания Эстонии и Литвы, внимательно изучена деятельность участков автотехобслуживания, работающих на договорных условиях, учтены пожелания автолюбителей и мнения специалистов.

В чем суть предложенной формы индивидуальной трудовой деятельности в автосервисе? Прежде всего в том, что мастер-надомник является полноправным членом трудового коллектива предприятия автотехобслуживания. Он выполняет работу на дому, в гаражном кооперативе или ином удобном ему и клиентам месте (отвечающем требованиям санитарной и пожарной инспекций), самостоятельно распределяя свое рабочее время. Но ответственность за качество выполняемых работ вместе с мастером несет предприятие, заключившее с ним трудовой договор. Оно контролирует его и обеспечивает всем необходимым для своевременного и качественного ремонта автомобилей. Мастеру могут помогать совершеннолетние члены его семьи при соблюдении всех требований, предъявляемых договором к самому надомнику. Эти помощники должны быть названы в трудовом договоре.

Специалист, имеющий практические навыки и желающий работать на дому, заключает с предприятием договор в письменной форме. Его квалификацию определяет тарифно-квалификационная комиссия, и, исходя из этого, руководство СТО решает, какую работу может выполнять человек. По вполне понятным причинам преимущественное право на заключение трудового договора предоставлено инвалидам и пенсионерам; людям пенсионного возраста, не получающим пенсию; лицам с пониженной трудоспособностью или осуществляющим уход за инвалидами, длительно болеющими членами семьи; занятым на сезонных работах или обучающимся в очных учебных заведениях. В районах, где есть свободные трудовые ресурсы, работа на дому предоставляется тем, кто по объективным причинам не может быть занят на производстве. Каждый мастер-надомник, заключивший договор, оформляется приказом администрации в штат предприятия, он получает задание, после выполнения которого ему выдается трудовая книжка, если ее не было ранее. Однако по совместительству работать надомником нельзя.

Разумеется, в этих условиях можно выполнять ограниченный круг работ, не создающих неудобств соседям. Примерный перечень их таков: жестяницкие (без сварочных), обойные и уборочно-моечные, микрокосметика, антикоррозионная обработка кузовов и подготовка их к окраске, а также окраска колесных дисков и номерных знаков, ремонт и регулировка систем питания и электрооборудования, техническое обслуживание двигателя, агрегатов и ходовой части. С учетом квалификации и условий, в которых будет работать мастер, ему планируется объем выручки и соответственно выделяются материалы, инструмент и запчасти. Можно пользоваться и личным оборудованием, инструментом, приборами из тех, что поступают в розничную торговлю. В этом случае предприятие возмещает затраты, связанные с износом (амортизацией) этого имущества. Возможны случаи, когда ремонт будет произведен с использованием материалов и запчастей заказчика или приобретенных мастером в магазине. Они должны быть внесены в заказ-наряд, а на все товары, купленные в розничной торговле, мастер должен иметь кассовые чеки или иные документы, подтверждающие их приобретение.

Предприятие и надомник могут договориться и о возмещении иных расходов, связанных с выполнением плановых работ, например за электроэнергию, воду и т. п. Основанием для этого должны служить установленные нормы расхода и показания измерительных приборов.

Помогая мастеру в организации работы, обеспечении его заказами и необходимыми материалами, заботясь о повышении квалификации и обучении, предприятие будет контролировать деятельность надомника. В первую очередь проверке подлежит соблюдение договорных отношений с заказчиком, недопустимость наличия у мастера неучтенных запчастей, не оформленных в установленном порядке автомобилей для ремонта, участия посторонних лиц в работе. Ответственность за нарушения несет мастер. На все виды работ, кроме жестяницких и подготовки кузовов к окраске, он оформляет заказы-наряды самостоятельно. На кузовные — документы оформляет станция обслуживания с соблюдением правил ремонта аварийных машин и необходимыми для этого справками ГАИ.

Надомник может обслуживать и ремонтировать не только автомобили, но и другие транспортные средства, например мотоциклы, мотороллеры, мопеды или прицепы к легковым машинам. Это зависит от квалификации мастера и возможности предприятия, с которым заключен договор, обеспечить его заказами и материалами. Стоимость всех выполняемых работ определяется прейскурантами Б-50 и Б-51, едиными для всех сервисных предприятий. Обязанность надомника — руководствоваться ими при оформлении заказов-нарядов на большие работы или заказов-квитанций на мелкие и раз в неделю сдавать в кассу предприятия копии или корешки этих документов вместе с выручкой. К формальностям, которые должен соблюдать мастер, относится и ежедневное заполнение журнала учета заказов.

Будучи членом рабочего коллектива, надомник имеет все права на моральное и материальное поощрение, ежегодный оплачиваемый отпуск, другие дополнительные отпуска, предусмотренные законодательством, вознаграждение по итогам работы предприятия за год, которое, как и ежемесячную зарплату, он получает на предприятии в общие для его работников сроки.

ВАЗ-2108. КУЗОВ

Иллюстрация — на вкладке

Основные идеи, реализованные при разработке кузова «ноль восьмого», особенности, отличающие его от прежних моделей завода, возможности использования и другие вопросы уже освещены в ряде публикаций журнала («За рулем», 1984, № 11, 12; 1985, № 4; 1986, № 5, 7). В этой статье хотелось бы, избегая повторений, остановиться на собственно конструкции кузова, используя возможности цветной вкладки.

Кузов ВАЗ—2108 — двухобъемный (типа «хэтчбек»), несущий, цельнометаллический, трехдверный. Силовая схема его каркаса подобрана так, чтобы при ударах спереди, сзади и с боков гасить их энергию. При этом элементы, образующие обитаемое пространство кузова, должны иметь минимально возможные деформации, что снижает тяжесть последствий аварии для пассажиров. В обеспечении пассивной безопасности большую роль играют также ремни, «мягкая» панель приборов, накладки стоек, конструкция шарнира у зеркала заднего вида и другие элементы.

Снаружи кузов защищен энергопоглощающими бамперами из микропористого пенополиуретана. Пластмассовые детали, как уже не раз подчеркивалось, вообще широко использованы в конструкции нового кузова.

Каркас и оперение (см. вкладку). Основные элементы каркаса — это передок, пол, боковины, крыша с рамой ветрового окна, панель задка, силовые элементы (лонжероны, поперечины, стойки). К деталям оперения относятся лицевые панели кузова и навесных узлов (капота **5**, двери **19** задка, передних крыльев **1**). Все детали и узлы, кроме навесных элементов и передних крыльев, соединены в одно целое контактной точечной сваркой, а сильно нагруженные детали дополнительно приварены электродуговой сваркой. Благодаря уменьшению количества деталей, использованию крупногабаритных панелей количество точек сварки сокращено почти вдвое по сравнению с кузовом ВАЗ—2101. Значительно меньше и электродуговой сварки.

Передок кузова состоит из вертикального щитка **50**, брызговиков **3**, поперечин **54, 57**, коробки воздухопритока, усилителей и ряда мелких деталей. Брызговики объединены с передними лонжеронами **2**.

Пол в сборе включает передний **45**, средний **38** и задний **35** полы. Передний пол корытообразной формы, посредине — тоннель для размещения выпускных труб, топливных и тормозных трубопроводов, который предохраняет их от повреждений, увеличивает жесткость пола на кручение. Задний пол — с цельноштампованной нишей для запасного колеса. Вдоль полов приварены лонжероны. Соединяясь с передними **2** и задними **34** лонжеронами, они образуют единые, хорошо проветриваемые полости. Доступ к лонжеронам и в их полости значительно улучшен. К полу приварены также передняя **43**, средняя **36** и задняя **28** поперечины.

Боковины состоят из наружных **8, 23** и внутренних **9** панелей. Наружные панели выполнены цельными, заодно с центральными и задними стойками, с проемами боковых окон. Внутренние же панели конструктивно объединяют в себе наружные арки задних колес и усилители стоек. Сзади — усилители и (только у правой боковины) ниша для улавливателя паров бензина, а также желобки и фланцы под уплотнители дверей и стекол.

На кузов навешиваются съемные узлы: передние двери **27**, дверь **19** задка, капот **5**, передние крылья **1**, бамперы, облицовка радиатора и другие. Крылья крепятся к каркасу восемью самонарезающими болтами каждое: четырьмя по верхнему фланцу крыла к брызговику, по одному болту внизу спереди и сзади и двумя — к передней стойке (под крылом). Под крыльями прокладки, которые уменьшают вибрацию.

Облицовка радиатора — из микропористого пенополиуретана с добавкой 20% измельченного стекловолокна. Ее крепят винтами внизу по концам, спереди и сверху под капотом. Петли передних дверей и капота допускают регулировку положения в проеме кузова.

Металлические детали кузова штампуют из листовой малоуглеродистой холоднокатаной стали. Толщина большей части деталей 0,8 мм; наружных панелей дверей и передних крыльев — 0,7 мм; усилителей — 1—1,2 мм; передних лонжеронов — 1,0 мм. Мелкие детали (соединители, кронштейны, надставки) делают из металла толщиной 0,8—2,5 мм.

Для повышения коррозионной стойкости внутренние поверхности передних крыльев, передней рамки радиатора и ее нижней поперечины, соединителей щитка передка, средней и задней поперечин пола, разделителей порогов дверей (с обеих сторон), ряд мелких деталей имеют цинкрометаллическое покрытие толщиной 0,1 мм. Внутренняя поверхность передних крыльев, а также днище кузова покрыты пластизолем Д-11А.

Внутренняя отделка по форме деталей и цвету выдержана в едином стиле, отвечающем современным эстетическим требованиям. Все отделочные материалы имеют матовую поверхность, не дающую бликов.

Обивка крыши для уменьшения массы и лучшей термошумоизоляции — из цельноформованного пенополиуретана, усиленного с двух сторон стекловолокном. Со стороны салона обивка покрыта поливинилхлоридной пленкой, дублированной полиуретаном. Крепится обивка впереди — посредством самонарезающих винтов, вместе с противосолнечными козырьками, по бокам — через поручни, в центре удерживается плафоном, сзади — четырьмя кнопками.

Панель приборов — из двух частей: собственно панели из деформируемой пластмассы и накладки — металлического каркаса с энергопоглощающим слоем пенополиуретана, облицованного (в пресс-форме) декоративной пленкой.

Полы салона и багажного отделения покрыты формованными ковриками из облегченного нетканого материала на полиэтиленовой основе. В проемах дверей они прижаты облицовками порогов, выполненными из полипропилена. Каждая облицовка крепится шестью самонарезающими винтами.

Полка задка отделяет багажное отделение от салона. Она складная, из двух половин, ее можно снять и закрепить в задней части багажного отделения.

Герметизация и шумоизоляция. Для обеспечения герметичности кузова тщательно подгоняют все его сопрягаемые детали, а также используют резиновые уплотнители различного профиля, уплотнительные мастики, резиновые заглушки технологических отверстий.

Зазоры в соединениях деталей кузова герметизируют невысыхающей мастикой 51-Г-7, а сварные швы после грунтовки — пластизолем Д-4А, который затвердевает при прохождении кузова через сушильные камеры на линии окраски.

Для термошумоизоляции салона поверхность полов, порогов пола, тоннеля кузова и багажного отделения изнутри машины покрывается битумными листами толщиной 2 мм, под которые подложен пористый материал толщиной до 18 мм. Щиток и боковины передка кузова также оклеены со стороны салона накладками из битумных листов и пористого материала.

На наружную поверхность днища, а также на передние крылья, брызговики, арки колес, лонжероны и поперечины полов для шумоизоляции и защиты от абразивного износа наносится пластизоль Д-11А. Термошумоизоляцию крыши обеспечивает слой пенополиуретана в ее обивке.

В автомобиле вытяжная вентиляция. Воздух из салона отсасывается через зазоры под обивками центральных стоек, отжимает резиновые клапаны и выходит наружу через отверстия в задних кромках облицовок центральных стоек. Резиновые клапаны препятствуют проникновению воздуха в салон при боковом ветре.

Система отопления ВАЗ—2108 в 2,5 раза производительнее, чем у предшествовавших моделей. При температуре наружного воздуха минус 20° С отопитель на максимальном режиме обеспечивает среднюю температуру в салоне не менее +20° С, а в зоне ног +25° С.

Рамки журнальной статьи не позволяют подробно рассмотреть многочисленные элементы оборудования кузова: систему отопления, замки, стеклоподъемники, омыватель и т. д. Интересующихся мы адресуем к книге В. А. Вершигоры, А. П. Игнатова и др. «Автомобиль ВАЗ—2108». Издательство ДОСААФ СССР, 1986.

К. НОВОКШОНОВ,
инженер ВАЗа

г. Тольятти

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

В ПОМОЩЬ ОРГАНИЗАЦИЯМ ДОСААФ

РАЗРЕЗЫ НА ВЫБОР

Разрезные агрегаты и макеты широко используются при изучении устройства автомобиля, но при изготовлении их нередко снижается наглядность и информативность, нарушается реальность восприятия конструкции. В этом можно убедиться на примере силовой установки, где обычно на двигателе делают местные вырезы, удаляют некоторые узлы, механизмы, части и детали.

Разрезной двигатель ЗМЗ—66 (фото 1), выполненный рационализаторами кафедры двигателей Рязанского высшего военного автомобильного инженерного училища, свободен от этих недостатков. Обзор внутреннего устройства двигателя обеспечивают поперечный и продольный разрезы, отделяющие его переднюю и боковую части от средней. Они поворачиваются относительно средней части на специальных кронштейнах, а та, в свою очередь, вокруг вертикальной оси. Отрезанные части двигателя закреплены на кронштейнах таким образом, чтобы в собранном виде он представлял единую конструкцию. Взаимодействие деталей кривошипно-шатунного и распределительного механизмов удобно демонстрировать на передней части двигателя, поворачивая коленчатый вал рукояткой со стороны шкива.

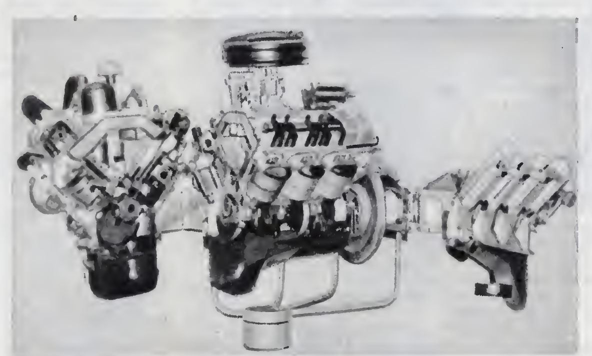
Для улучшения наглядности все внутренние полости, каналы и разрезы деталей окрашены в определенный цвет в соответствии с требованиями ГОСТ 22133—76 и ГОСТ 12.4.026—76.

Достоинства такого макета очевидны. Однако трудоемкость изготовления «двигателя-книжки» довольно велика и не всем учебным организациям по силам. В нашем же училище уже давно разработан под руководством Э. Г. Малькова макет кривошипно-шатунного (КШМ) и газораспределительного (ГРМ) механизмов упрощенной конструкции (фото 2).

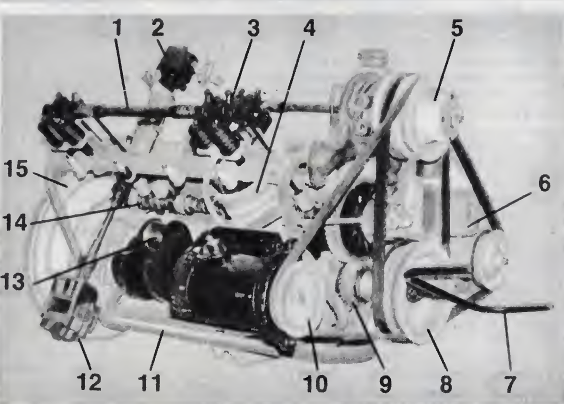
Он представляет собой «скелет» КШМ и ГРМ со вспомогательными агрегатами двигателя ЗИЛ—131. При этом все компоновочные размеры двигателя сохранены без изменений, а блок цилиндров представлен трубчатым каркасом с посадочными поверхностями, на которые устанавливаются вспомогательные агрегаты. Валы и другие подвижные детали КШМ и ГРМ установлены при помощи подшипников, используемых на двигателях. Поршни поставлены в направляющих из разрезанной гильзы двигателя, которые позволяют им перемещаться по осям цилиндров. Несущая конструкция макета сварена из стальной трубы и уголка.

При вращении коленчатого вала за рукоятку, установленную на маховике, все подвижные детали совершают движение в соответствии с кинематической схемой механизмов двигателя. Макет установлен на вращающейся подставке, что обеспечивает хорошую обзорность его во время занятия. Достоинство макета в том, что он позволяет показать связь деталей КШМ и ГРМ, а также отбор мощности на привод вспомогательных агрегатов двигателя и агрегатов, обслуживающих шасси автомобиля. Затраты на изготовление такого пособия по плечу и автошколе и СТК.

Л. ЛИТОВЧЕНКО,
начальник кафедры двигателей Рязанского высшего военного автомобильного инженерного училища



1. Разрезной «двигатель-книжка» ЗМЗ—66.



2. Макет механизмов двигателя ЗИЛ—131: 1 — ось коромысел клапанов; 2 — распределитель зажигания; 3 — детали клапанной группы; 4 — гильза цилиндра; 5 — шкив привода водяного насоса; 6 — насос гидроусилителя руля; 7 — рукоятка для проворачивания коленчатого вала; 8 — шкив коленчатого вала; 9 — шестерня привода распределительного вала; 10 — шкив привода генератора; 11 — труба несущего каркаса; 12 — масляный насос; 13 — коленчатый вал; 14 — распределительный вал; 15 — маховик коленчатого вала.

ПОКРЫШКИ С НАГРУЗКОЙ

На вопрос, поставленный редакцией, отвечает Минавтопром СССР

Глававтотехобслуживание Минавтопрома рассмотрело критическую заметку в № 5 (1987 г.) журнала «За рулем» «Покрышки с нагрузкой». Передача функций по обеспечению населения шинами для легковых автомобилей от Минторга СССР Минавтопрому была осуществлена решением Госплана СССР. Такое решение было продиктовано необходимостью упорядочения реализации шин в стране. Существовавшая практика распределения фондов без учета распределения парка автомобилей по союзным республикам и их фактического пробега приводила к избытку шин в системе торговли в одной республике и дефициту в другой. А также к тому, что в адрес республиканских организаций «Автотехобслуживание» поступали жалобы владельцев автомобилей на невозможность произвести замену шин с их балансировкой, регулировкой углов установки колес и одновременной проверкой шаровых опор, шарниров, рулевых тяг, техническая исправность которых позволяет эксплуатировать шины в течение установленного заводами-изготовителями срока.

В настоящее время все шины реализуются населению на станциях технического обслуживания республиканских специализированных организаций «Автотехобслуживание», производственных объединений Минавтопрома, предприятиях «Росавтотехобслуживание» Минавтотранса РСФСР, на предприятиях министерств бытового обслуживания Узбекской ССР, Эстонской ССР и Литовской ССР. С целью упорядочения реализации шин владельцам автомобилей Минавтопромом разработана временная инструкция, устанавливающая единый порядок их продажи.

Реализация шин владельцам автомобилей производится по мере поступления их в пункты реализации (СТО, магазины) согласно очереди, регистрируемой в этих пунктах. Очередность приобретения шин устанавливается в порядке поступления заявок, которые регистрируются в специальном журнале. Запись на очередь производится в течение года без ограничений, с отметкой в сервисной книжке. Условия записи в очередь на приобретение шин и их реализацию доведены до сведения населения через печать и радио.

С целью ликвидации спекуляции шинами и контроля за их приобретением СТО делает отметку в техническом паспорте на автомобиль о количестве приобретенных владельцем автомобиля шин и дате покупки. Такой порядок регистрации установлен по согласованию с ГАИ МВД СССР.

При продаже шин по желанию владельца автомобиля СТО может произвести монтаж шин, балансировку, регулировку углов установки колес с целью правильной их эксплуатации и продления срока службы, но ни в коей мере не против его воли. Таким образом, если владелец автомобиля захочет приобрести шины без их установки на автомобиль, он может сделать это, оплатив только их стоимость.

Что касается нарушений указанного порядка реализации шин, то руководством республиканских организаций «Автотехобслуживание» будут приниматься самые строгие меры, вплоть до освобождения от занимаемой должности руководителей предприятий, где будут вскрыты подобные злоупотребления.

Заместитель начальника Глававтотехобслуживания
И. ПРУДНИКОВ

КАК ДЕЛА С «ЗАПОРОЖЦЕМ»

В этом году начинается производство автомобиля ЗАЗ модели «1102»

К концу нынешнего года в соответствии с намеченными планами запорожский автомобильный завод «Коммунар» должен выдать заждавшимся покупателям первую партию автомобилей нового поколения ЗАЗ—1102. В минувшем году мне дважды довелось по заданию редакции побывать на заводе. Были встречи с генеральным директором объединения «АвтоЗАЗ» Степаном Ивановичем Кравчуном, состоялись беседы с его заместителями, руководителями больших и малых подразделений; мне показывали старый завод и сооружаемые корпуса. Даже новый автомобиль удалось пощупать собственными руками и попробовать на дороге.

Прежде всего, чтобы читатель лучше уяснил ситуацию, нужно хотя бы вкратце рассказать о заводе, каким он подошел к ответственному этапу коренной реконструкции.

Дело в том, что «Коммунар» — предприятие в своем роде уникальное. Вероятно, единственное, которое не строилось сразу как автомобильное. Больше того, это и в Запорожье-то самый старый завод: в будущем году ему исполнится 125 лет! До самой войны здесь делали комбайны, после войны тоже.

В 1958 году было решено освоить на «Коммунаре» производство микролитражек — и уже 30 октября 1960 года с конвейера сошел первый ЗАЗ—965. Темпы, согласитесь, были завидные. Но их последствия ощущаются до сих пор: завод так реконструкцию и не завершил, многие производства остались в мало-мальски приспособленных помещениях. В том числе и главное сборочное. Старые корпуса с их планировкой не позволили создать единый конвейер — потому у нынешней сборочной линии есть разрывы и тупики, в которых автомобиль «пересаживается» с одного конвейера на другой. В довершение, скажу еще, завод перерезан на две части городской транспортной магистралью, и это создает дополнительные трудности.

Понятно, что в существующих условиях обеспечить выпуск нового, точнее принципиально нового автомобиля — почти невозможно. И поэтому на «Коммунаре», а также на трех заводах-смежниках в Мелитополе, входящих в объединение «АвтоЗАЗ», идет полным ходом реконструкция, которую так можно назвать лишь очень условно. По существу же на старых территориях в условиях действующего производства осуществляется строительство заводов, оснащенных самым современным оборудованием.

И дело не только в новом автомобиле. Дело в том, что завод строит принципиально новую технологию, то есть совершает шаг, нацеленный в завтрашний день. Основа этой технологии — сварочный корпус, который должен быть оснащен автоматическими линиями, объединенными в гибкую, быстро переналаживаемую систему, способную варить любой кузов. Под стать этому еще один сооружаемый цех, где будут лить крупнопанельные детали из пластмасс. Логическим завершением цепочки станет строящийся сборочный корпус с цехом окраски, соответствующим всем современным представлениям.

Примерно такая же работа идет на моторном заводе — главном в группе мелитопольских смежников. Если сегодня число автоматических линий на нем можно пересчитать на пальцах, то на новый силовой агрегат их будет работать 102. То есть, по сути своей, это будет завод-автомат. И такая перестройка обеспечит выход на новый уровень качества продукции.

Дело реконструкции, ее нужды глубоко волнуют буквально весь коллектив «Коммунара», затрагивают всех — от рабочего до генерального директора. Молодежь с удовольствием учится на специальных курсах наладчиков кузовного производства и сварочных комплексов; проведен компьютерный всеобуч для инженерного персонала; особое внимание уделяется подготовке специалистов, которые будут обслуживать зарубежное оборудование. Уже в декабре 1986 года на старом конвейере среди привычных ЗАЗ—968 можно было увидеть силуэт нового автомобиля: его пропускали по сборке, чтобы люди постепенно привыкали к этой машине, чтобы не казалась она чем-то далеким и несбыточным. Преследовались при этом и более заземленные цели: устранить заранее шероховатости и нестыковки, отладить и выверить технологический процесс.

И кого бы я тогда ни спрашивал на заводе, будет ли новый автомобиль выпущен в срок, все были единодушны: будет! И в это очень хочется верить.

Но реконструкция такой глубины — это не только радость и успехи. Это еще проблемы и неувязки. И вот как говорят о них сами «коммунаровцы».

С. И. Кравчун, генеральный директор объединения «АвтоЗАЗ»:

— Больше всего нас беспокоят вопросы капитального строительства. Нам не хватает по нему лимитов на 4 миллиона рублей. И в своей республике мы эту проблему не решим. Минстрой УССР не готов нам помочь. Вероятно, будут приняты какие-то паллиативные меры в виде прямых договоров со строителями или дополнительных заданий. Но, по опыту знаем, это чревато большими отставаниями по срокам.

Новый автомобиль мы, конечно, пустим — так ведь и планировалось, что он начнет идти по старому конвейеру. А новый сборочный корпус — это вторая очередь реконструкции. Но и на 1988 год нет ясности по лимитам подрядных работ, ожидаются трудности по их согласованию — значит, отставание будет нарастать.

М. А. Герасько, главный инженер завода «Коммунар»:

— Не до конца решен вопрос о комплектовании нового автомобиля шинами. Нам нужна шина 155—70R13 — современная, низкопрофильная, радиальная. Шинная промышленность, в общем, обещает такую — но бескамерную. Казалось бы, надо соглашаться, дело перспективное. Но мы не должны забывать, что в эксплуатации нашими автомобилями будут пользоваться и ветераны и инвалиды — им бескамерная шина окажется очень некстати. Словом, тут еще не все ясно.

В. М. Винниковский, начальник управления внешней кооперации:

— Самые серьезные претензии у нас к Миннефтехимпрому. Узловский завод пластмасс (Тульская область) под всеми предлогами отказывается от удовлетворения заказов на облицовку желоба у боковины крыши. «Балаковорезинотехника» отбивается от выдачи армированных уплотнителей, хотя это было запланировано и подписано еще четыре года назад!

Не лучше ведет себя белоцерковский завод резинотехнических изделий. Он должен поставлять армированные детали восьми наименований — все пока под вопросом.

П. А. Приходько, начальник управления материально-технического снабжения:

— В новую машину заложены передовые решения. Но зачастую мы сталкиваемся с тем, что другие отрасли и ведомства, с которыми контактируем, к этому не готовы. Так, для тормозной системы нужны оцинкованные трубки — волгоградский завод «Красный Октябрь» их пока не обещает.

В ЗАЗ—1102 должна значительно возрасти доля пластмасс — до 58 кг на автомобиль против 5 кг у ЗАЗ—968. И тут ждут серьезные трудности. Томский комбинат обязан обеспечить морозоустойчивым ударопрочным полипропиленом — нам говорят «нет мощностей». Под любыми предлогами отказываются от выполнения возложенных на них заданий свердловский, северодонецкий и мукачевский заводы пластмасс и ПО «Корунд» в г. Дзержинске. Ту же линию ведут рижский лакокрасочный завод, поставщик грунта ВК 40207 и ярославский лакокрасочный, изготовитель грунта ЭП 0228.

Может ли все это повлиять на сроки выпуска нового автомобиля? Да, может, если проблемы не будут оперативно решены. Трудно предположить, что дело здесь в чьем-то желании или нежелании. Видимо, у смежников свои сложности. Но так или иначе новый автомобиль должен в срок встать на конвейер, и цель данной публикации еще раз привлечь внимание плановых и других организаций, от которых это зависит.

Дело не только в том, чтобы как-то довести новую машину до конвейера. Как тут не вспомнить недавний урок.

Подготовка к выпуску автомобиля ВАЗ—2108 на Волжском автозаводе шла на протяжении нескольких лет. Задолго до его рождения по многочисленным фотографиям и описаниям читатели и будущие потребители уже знали, каким будет этот автомобиль. Но вот он появился на дорогах — и посыпались в редакцию, в Минавтопром и на завод недоуменные вопросы: почему нет очистителя стекла задней двери? Почему стоят шины иного типа, чем обещано? Почему нет утеплителей на полу и т. п.

Урок на то и урок, чтобы шел впрок. История с «восьмеркой» не должна повториться.

И вот еще о чем хотелось бы напомнить. «Запорожец» новой модели задуман как автомобиль, не уступающий лучшим образцам в своем классе, способный на равных конкурировать с любым зарубежным соперником. Конкурировать всерьез. Известно, что образцы, построенные еще пять лет назад, находились на передовом уровне, были вполне конкурентоспособны и вызывали живейший интерес за рубежом. Но ведь это было пять лет назад. А как нынешний образец (даже за эти годы модернизированный, осовремененный)? Будет ли он достоин 1987 года?

Автомобиль для многих и многих семей все еще остается главным приобретением в жизни. Самым дорогим, самым желанным. И самым долгожданным. У «Запорожца» в этом смысле добрая репутация: он был наиболее дешевым и потому — наиболее доступным. Таким он обещает остаться и впредь. Так значит, с особым нетерпением ждут его те, кто не способен угнаться за дорогими «жигулями» и «москвичами» или которым они просто не нужны: ветераны войны и труда, пенсионеры, инвалиды, молодожены. Их надежды обмануть нельзя.

Еще несколько месяцев — и из ворот «Коммунара» один за другим станут выходить новые, такие пока необычные «запорожцы». За эти месяцы надо многое еще успеть. Успеете ли, товарищи строители, шинники, химики, автозаводцы?

Б. ДЕМЧЕНКО,
спец. корр. «За рулем»
г. Запорожье

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

ПРИГЛАШЕНИЕ К КОНКУРСУ

В настоящее время ощущаются серьезные трудности с получением материалов для дорожной разметки, поскольку объемы их производства из-за дефицита ряда компонентов недостаточны. В связи с этим Министерством автомобильных дорог РСФСР совместно с Центральным правлением НТО автомобильного транспорта и дорожного хозяйства объявлен открытый конкурс. Целью его является разработка новых видов краски и термопластика, не уступающих по своим технико-экономическим показателям традиционным разметочным материалам, но изготавливаемых из недефицитного сырья.

Предлагаемые технические решения должны обеспечивать полную замену или существенное сокращение расхода дефицитных компонентов (двуокиси титана, эпоксидной смолы и др.); пониженные токсичность, взрыво- и пожароопасность разметочных материалов; использование имеющихся в дорожных организациях средств механизации для разметки автомобильных дорог. Разработки должны быть конкурентоспособны на мировом рынке и выполнены на уровне изобретения.

В конкурсе могут участвовать как отдельные лица, так и авторские коллективы независимо от ведомственной принадлежности. Победителей ждут: первая премия в размере 4000 рублей; две вторые премии по 2500 рублей каждая; три поощрительные премии по 300 рублей каждая.

По всем вопросам, связанным с программой конкурса и условиям его проведения, обращаться по адресу: 129301, Москва, ул. Бочкова, 4, Научно-технический совет Минавтодора РСФСР. Телефон для справок 287-91-86.

МЕДЛЕННО, НО ВЕРНО

Так можно охарактеризовать развитие снегоходного спорта в нашей стране. Медленно потому, что, во-первых, эти машины для продажи выпускает только один завод — в г. Андропове, а, во-вторых, приобрести их для спортивной секции очень сложно. Тем не менее с каждым годом расширяется география и растет число клубов, культивирующих снегоходный спорт.

Убедительным свидетельством этому явились вторые Всероссийские соревнования на снегоходах, проходившие в Петрозаводске. Вместе с ветеранами — спортсменами из Андропова, Химок, Дубны на трассу кросса, проложенную вблизи центра города, впервые вышли представители сибирского города газодобытчиков Нового Уренгоя и еще более далекого Хабаровска. Первенство разыгрывалось в двух классах машин — 350 и 750 см^3. В первом соревновались одиннадцать участников на одногусеничных снегоходах «Икар», небольшая партия которых была выпущена в Андропове, и один на «Лайке» с подвесным лодочным мотором. Места на пьедестале почета здесь заняли С. Соколов и А. Смирнов из Андропова, А. Юрченко (Химки).

В старшем классе, кроме известного «Бурана», было несколько «икаров», снабженных «бурановским» (640 см^3) двигателем. Эти более легкие и маневренные машины давали преимущества их водителям, но не все смогли ими воспользоваться в полной мере, потому что важно было не только удачно собрать такой гибрид, но и освоить иные приемы вождения. Лишь опытнейшему мотоциклисту и снегоходчику мастеру спорта С. Лифанцеву из подмосковного Калининграда, всегда ищущему новые решения, удалось войти в группу лидеров и первым финишировать в двух из трех заездов, что принесло ему победу в соревновании, где участвовало 54 человека. Вторым был прошлогодний победитель В. Мачульский из Андропова, третьим — его земляк С. Новиков.

Главный приз — кубок журнала «За рулем» завоевала команда Московской области. Удачным нужно признать выступление сибирских спортсменов, занявших третье командное место.

НА ЛИЧНОМ АВТОМОБИЛЕ

Все больше автолюбителей стартуют в соревнованиях на личных машинах. Одних привлекает азарт спортивной борьбы, других — желание проверить свое водительское мастерство, третьих — все вместе взятое. Но многих сдерживает опасение повредить автомобиль. Теперь можем сообщить, что органы Госстраха по договору страхования принимают на себя обязанность выплатить возмещение и в случае повреждения транспортного средства (автомобиля, мотоцикла) во время участия в соревнованиях.

Заключить договор можно как на обычных условиях «каско» — привычных для автолюбителей, так и по правилам комбинированного страхования «авто-комби», которые введены сравнительно недавно. При этом могут быть дополнительно оговорены условия возмещения поврежденного при аварии дополнительного оборудования — спойлеров, противотуманных фар и другого на сумму до 500 рублей. Необходимым условием выплаты страхового возмещения за автомобиль, поврежденный на соревнованиях, является соответствующий документ, выданный судейской коллегией.

«ПРИГОДЕН ДЛЯ ВОЕННЫХ НАДОБНОСТЕЙ»

Семьдесят пять лет назад, дождливым утром 24 июня 1912 года в Петербург возвратилась колонна из 39 автомобилей. Все защитного цвета, в открытых кузовах — люди в погонах. Машины за 19 дней покрыли 3 тысячи километров по дорогам западной части России. 80% пути приходилось на проселки или старые почтовые тракты. Маршрут начинался в Петербурге и шел через Псков, Вильно, Ковно, Барановичи в Минск, а оттуда — через Смоленск, Москву, Тверь — в Петербург.

Учебная автомобильная рота, проводившая этот испытательный пробег легковых автомобилей, отобрала машины 16 марок, причем часть их представили восемь фирм, заинтересованных в поставках штабных автомобилей для русской армии. Среди них был и Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ), уже четвертый год выпускавший легковые модели.

В те годы русская армия была моторизована очень слабо. Ряд военных специалистов настаивал на оснащении войск автомобилями, и пробег 1912 года был призван выявить наиболее приемлемые для армейской службы конструкции.

По завершении испытаний, в которых наряду с другими автомобилями шли четыре отечественных «Руссо-Балта» модели «С24-30» седьмой серии («За рулем», 1981, № 1), комиссия, подводившая их итоги, отметила, что «...считает эту машину вполне пригодной для военных надобностей». В результате среди 711 автомобилей, имевшихся в русской армии к началу первой мировой войны, около двух с лишним сотен составляли «руссо-балты».

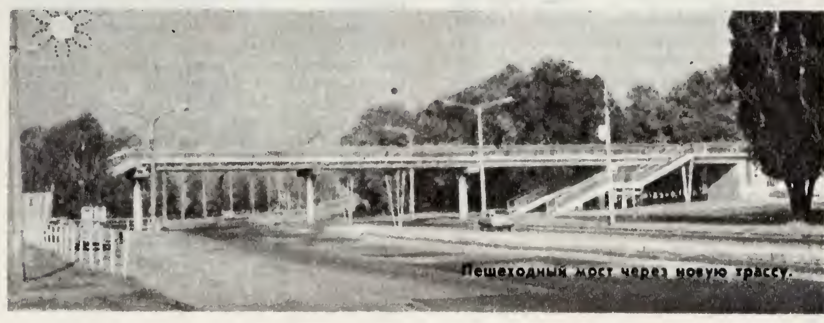


«Руссо-балты» перед стартом пробега.

ЕЩЕ ОДНА ОБЪЕЗДНАЯ ДОРОГА

До недавнего времени водителям, проезжавшим Запорожье, приходилось следовать через центр города — по улице Ленина. Теперь транзитники могут воспользоваться новой дорогой, пролегающей по живописному левому берегу Днепра. Проектировщики и организаторы движения постарались учесть интересы и водителей и пешеходов. Почти 10-километровая трасса, состоящая из двух полос для каждого направления, на всем протяжении не имеет ни одного светофора и пересечений с другими дорогами, что позволяет двигаться практически с постоянной скоростью. Путь от двухъярусного Преображенского моста до железнодорожного вокзала и автозавода можно преодолеть теперь за 10 минут, тогда как раньше на него уходило не менее получаса. А для желающих попасть на пляжи Днепра через новую трассу проложен пешеходный мост.

Продуманная организация движения помогла снизить аварийность в городе почти на 7%.



Пешеходный мост через новую трассу.



КТО КОМУ СЛУЖИТ?

или как разошлись интересы Минавтопрома и потребителей его продукции

Каждый год в конце зимы руководители предприятий, обслуживающих автомобили ВАЗ, съезжаются в город Тольятти делить фонды на дефицитные запасные части. Представители иных ведомств, так или иначе связанных с реализацией автодеталей, к этому таинству не допущены. Правда, и тем, кто допущен, выбирать особенно не из чего, приходится довольствоваться тем, что дают. Фондораздача нынешнего года ничем не отличалась от предыдущих — заявки по целому ряду деталей предполагается обеспечить всего лишь на 30—50%, а по 24 наименованиям в поставках было отказано совсем. Вот с чего и начинаются проблемы автосервиса. Они реально существуют, и этого нельзя отрицать. Как нельзя отрицать и того, что по мере продвижения к потребителю они будут успешно переложены на его многострадальные плечи. Механизм этот действует не только в объединении «АвтоВАЗ», он весьма характерен и для других заводов, поставляющих автомобили гражданам, и в целом для отрасли. Мы рассмотрим его в основном на примере волжского автогиганта, продукция которого наиболее популярна в нашей стране.

Продавая ежегодно на внутреннем рынке около полумиллиона машин, «АвтоВАЗ», вроде бы, не забывает и о запчастях — он имеет план их производства. Например, в 1985—1986 годах стоимость выпущенных запасных частей для автомобилей ВАЗ, принадлежащих гражданам, составила почти пятую часть стоимости реализованных за это же время в индивидуальное пользование машин. Если иметь в виду, что в практике ведущих автомобилестроительных фирм этот показатель не превышает 10%, то с арифметической точки зрения положение может показаться вполне нормальным. Однако, как мы убедились в последнее время, цифры показателей сами по себе если и создают благополучие, то лишь для тех, кто с их помощью отчитывается. Автомобиль же отчетностью, даже самой впечатляющей, не отремонтируешь, поэтому давайте повнимательнее разберемся в реальных процессах, которые таятся за этими процентами.

Из официальной заводской статистики мы знаем, что в прошлом году автомобили ВАЗ, принадлежащие гражданам, обеспечивались запчастями на 93% от потребности. Это так называемые усредненные показатели, да еще рассчитанные не по номенклатуре, а по общей стоимости произведенных деталей в рублях. Таким образом, эти проценты не столько отражают существующее положение дел, сколько маскируют его, так как слагаются они в значительной мере не из необходимых автолюбителям деталей нередко копеечной стоимости, а из обезличенных рублей выполнения плана по валу. Откровенно пользуясь своим монопольным правом распорядителя дефицита, «АвтоВАЗ» выдает запасные части не как удобно автосервису и автолюбителям — по номенклатуре в штуках и сколько требуется, а как удобно самому заводу — сколько чего получится и в рублях. Что из такого принудительного обеспечения выходит — видно на примере донецкого автосервиса. «Одних полок заднего стекла, которые крайне редко идут в дело, нам поставили столько, что мы из них вполне можем забор вокруг автоцентра построить», — сетовали его руководители во время одной из наших встреч. И добавляли при этом, что остро необходимых деталей, например, копеечных прокладок, манжет или поршневых колец, уже многие годы получают явно недостаточно.

С позиции ведомственной конъюнктуры такая политика завода вполне понятна: наработать из «мелочей» миллионы рублей плана много сложнее, чем, недолго думая, сбыть автосервису в счет поставок любую оказавшуюся в данный момент под рукой продукцию. Трудно понять другое: как подобные методы хозяйствования за последние годы не только завоевали себе право на жизнь, но и сформировались в своего рода экономическую философию, определяющую жизнедеятельность такой социально значимой отрасли обслуживания, как автосервис.

Если отвлечься от множества действительных и мнимых, но далеко не решающих причин, то останется одна и, на наш взгляд, главная. «АвтоВАЗ» постепенно, по мере того, как обретал в стране и за рубежом авторитет, все больше замыкался на собственных интересах и все более отстранялся от нужд потребителей. Помнится, когда Волжский автозавод стал давать свои первые малолитражки, главным его принципом было провозглашено: ритмичность производства, никакого перевыполнения планов и на этой основе четкое взаимодействие со смежниками. Завод и его продукция были еще совсем молоды, и проблем с запчастями не возникало. Их было, страшно сказать, изобилие. Но шли годы, и положение менялось, заявленный поначалу принцип постепенно оказался вытеснен гонкой за всевозрастающими показателями плана. За ними никак не успевали смежники, что особенно сказывалось на поставках запасных частей автосервису и потребителю. Кроме того, все более старел парк машин, которые объективно требовали постоянного ремонта, а затем и восстановления. Стало падать качество некоторых моделей, выпускаемых «АвтоВАЗом».

Появились прецеденты массового выхода из строя узлов еще в гарантийный период.

Потребители осознали положение как угрожающее уже к концу семидесятых годов — об этом свидетельствует редакционная почта. Однако руководители отрасли упорно делали вид, что ничего серьезного не происходит, и практически не реагировали на изменившуюся ситуацию. Наиболее печальный тому пример — проблема распредвала, которую отрасль решала не один год. Она оказалась неспособной оперативно реагировать на все чаще возникающие сбои в обеспечении автолюбителей запчастями. В результате на сегодняшний день в ряду официально признанного дефицита на «АвтоВАЗе» числится уже 120 позиций. Сколько же понадобится лет, чтобы избавиться от него?

Перспектива пока видится мрачная. «АвтоВАЗ» окончательно вжился в роль неподсудного производителя дефицита. Дело дошло до того, что автомобили нового семейства ВАЗ—2108, которых реализовано в стране уже около 100 тысяч, поступили к потребителю практически без запасных частей. А нужда в них между тем ощущается огромная. Как свидетельствует редакционная почта, из-за одних только электронных блоков системы зажигания, которые имеют тенденцию выходить из строя без предупреждений и в самый неожиданный момент, тысячи «восьмерок» надолго превратились в дорогостоящие памятники.

«Получили недавно фондоизвещение, — сообщают нам из республиканского управления «Автотехобслуживание» Латвии, — так из 400 заказанных позиций по «восьмерке» удовлетворены только десять». Действительно, автозаводы в подобных ситуациях не церемонятся: не дали то, что просите, значит так надо, выкручивайтесь сами. И автосервис выкручивается. Как? По-разному. «В настоящее время имеются трудности с выделением фондов... при решении данного вопроса запчасти будут отгружены», — такого рода ответы, тиражированные в тысячах экземпляров, получают автолюбители вместо запасных частей.

Трудности, как мы теперь знаем, действительно имеются: заводу детали в первую очередь нужны для комплектации новых машин, сходящих с конвейера. А те, что уже проданы, как говорится, с глаз долой — из сердца вон. Совсем не на такой подход рассчитывал наш читатель В. Чистов из города Камень-на-Оби (Алтайский край), внося в кассу магазина восемь с лишним тысяч рублей за новый автомобиль. В первые же дни случилась неприятность, и вот уже скоро год как он безуспешно ищет лобовое стекло для своей «восьмерки». Читатель справедливо возмущается: «почему же вопрос с производством запчастей не был решен еще до того, как машину пустили в продажу?»

Ответ на этот, казалось бы, частный вопрос имеет принципиальное значение.

За ним беды сотен тысяч владельцев машин, которые уже многие месяцы, а то и годы стоят из-за того, что промышленность задолжала им обещанные когда-то в достатке запасные части. «Произвожу, продаю, обслуживаю» — провозгласила в свое время отрасль, вступая на путь массовой автомобилизации.

Однако вскоре, захлебнувшись в проблемах дефицита на запасные части, возникших в результате собственных же просчетов в их планировании и производстве, Минавтопром, похоже, утратил интерес к поддержанию в рабочем состоянии парка проданных автомобилей. Постепенно он вольно или невольно перешел к выколачиванию рублей с их владельцев через сеть предприятий технического обслуживания, облегчив им эту задачу монополией на запасные части.

За высокие плановые показатели коллективы СТО и САЦ получают премии, благодарности и даже переходящие знамена. Судя по цифрам, за последнее десятилетие достигнуты прямо-таки фантастические успехи. Так, рост объемов услуг в рублях, или, образно говоря, их урожайность с одного автомобиля повысился за это время на 60%. Не цифры, а прямо загляденье. Во всяком случае руководители автосервиса не перестают ими умиляться и утверждают, что добиваются таких результатов, буквально творя чудеса. Надо согласиться: что касается чудес, то здесь они правы. О том же пишут и читатели. «Приезжайте к нам на ждановскую СТО ВАЗ, — приглашает нас И. Попов, — и вы увидите, какие чудеса творятся в нашем автосервисе. Здесь услугами никто не занимается, их продают в нагрузку к запасным частям».

Нет сомнения, что ждановская СТО ВАЗ (Донецкая область) и ей подобные, о которых нас постоянно информируют читатели, пользуясь такими «эффективными» методами, легко справятся с любыми запланированными показателями роста объемов услуг. Если, конечно, их практикой не заинтересуется ОБХСС. Что касается И. Попова и тысяч других автолюбителей, то им, к сожалению, выбирать не приходится. Они просто вынуждены покупать несуществующие услуги в нагрузку к запчастям, так как более нигде достать их не имеют возможности.

Удивляться непомерным аппетитам автотехобслуживания и стремлению системы держать в своих руках все фонды на запчасти, не стоит. Тому есть причины. Получая возрастающие с каждым годом планы услуг, СТО и САЦ обязаны выполнять их, притом в условиях реально существующего дефицита на запчасти. От итоговой цифры выполнения показателей полностью зависит благополучие как системы в целом, так и каждого ее работника. Она в основе зарплаты, премий, почета да и возможных перспектив. Эта цифра свята. Ради ее гарантированного исполнения руководители предприятий и заботятся о накоплении запасных частей, легко жертвуя интересами своих клиентов. При этом они склонны перестраховываться и придерживать на всякий случай даже то, что вполне можно было бы реализовать через магазин.

Нам вспоминаются залежи крестовин кардана на предприятиях автосервиса Донецкой и Ворошиловградской областей, которые мы обнаружили, когда готовили материал «Железный рынок», или вблизи скудного прилавка» (см. 1986, № 1). В то же время ни одной такой детали не было на прилавках магазинов при СТО. Так создается второй уровень дефицита, но уже искусственного. Он имеет свой экономический смысл, за ним стоит вполне конкретный ведомственный интерес.

Один литературный герой как-то вполне резонно заметил, что для рагу из зайца нужно как минимум иметь зайца. Не уверены, что все работники автосервиса знакомы с этим афоризмом, но следуют ему. Они давно осознали, что любые услуги — нужные и ненужные, навязанные, просто несуществующие — можно вписать в заказ-наряд и взять за них деньги только в том случае, когда есть «заяц», то есть клиент. Поэтому они всегда трогательно пекутся о том, чтобы очередь за воротами СТО никогда не иссякала. Чтобы в любой момент, когда возникает необходимость добрать план, можно было приоткрыть дверь и впустить «следующего».

Но, чтобы автолюбители, в подавляющем своем большинстве работающие люди, часами, а то и днями топтались у ворот автосервиса, их должно что-то очень сильно туда тянуть. Можно с уверенностью сказать, что привлекательность автосервиса сегодня не в качестве его услуг и не в обаянии его служащих. Безусловно, есть немало работ, выполнить которые можно только в условиях станции, однако во многих случаях автолюбители обращаются на сервис исключительно в поисках запчастей. Именно поэтому система кровно заинтересована в том, чтобы ни одну деталь на сторону не упускать. Пока запчасти в его руках — автосервис диктует клиенту правила игры.

Так кто кому служит? По всему складывается, что потребитель — отрасли. Итогом такой политики Минавтопрома уже стали два миллиона автомобилей граждан, снятые Госавтоинспекцией с эксплуатации из-за различных неисправностей, из них 750 тысяч автомобилей ВАЗ. В то же время на складах разных систем автотехобслуживания ежегодно скапливаются нереализованные запчасти на десятки миллионов рублей. Не говорим уж о тех тяготах, которые в этих условиях постоянно валятся на головы автолюбителей, — потерянные время, деньги, потрепанные нервы. Как же решить эти проблемы?

«Торговать запасными частями на СТО, в магазинах, через посылторг», — таково единодушное мнение двадцати пяти тысяч участников анкеты, которую проводил журнал «За рулем» (1986, № 9). С ними согласны десятки тысяч авторов писем, которые ежегодно приходят в редакцию. Они умеют и хотят ремонтировать свои машины сами. Надо предоставить им такую возможность. Только в этом случае мы сможем наконец представить себе реальную картину, существующую в автосервисе. Когда от ворот СТО и САЦ отхлынут тысячи автолюбителей, которые, купив запчасти, смогут самостоятельно заняться ремонтом, то вполне вероятно окажется, что автосервис не столь уж и перегружен. Оно было бы и к лучшему — государство сегодня не заинтересовано в искусственном раздувании числа рабочих мест.

Однако такой щедрости от автосервиса можно ждать только в том случае, если над ним не будет висеть дамокловым мечом всемогущий плановый показатель. Как ни крути, а в сфере услуг он всегда — тормоз. По двум причинам. Имея плановый показатель — объем бытовых услуг, от которого всецело зависит их благополучие, СТО или САЦ никогда не будут заинтересованы полностью раскрыть свои возможности. Оно и понятно — значительно перекрыв существующий показатель, вы обязательно рискуете не завтра, так послезавтра получить новый план от достигнутого уровня. Но еще хуже того, что, имея главной задачей систематическое выполнение плана в рублях, предприятие объективно всегда будет заинтересовано в том, чтобы на его услугу был дефицит. Следовательно, оно неизбежно будет стремиться создавать его искусственно, так как устойчивое благополучие ему гарантирует только очередь за воротами. А очередь будет всегда, если все запчасти в руках автосервиса. Таков порочный круг дефицита.

Автосервис должен перейти на условия работы по принципу полной самоокупаемости и самофинансирования, существовать только на заработанные средства и при этом нести перед клиентом жесткую финансовую ответственность, установленную законодательно. Этот механизм должен работать таким образом, чтобы каждому его работнику было экономически выгодно оказывать любую услугу, в том числе и продавать запчасти. Притом с максимально высоким качеством обслуживания и минимальными затратами времени на него. Как ни покажется это странным нынешним работникам автосервиса, права клиента должны быть, безусловно, приоритетными во взаимоотношениях с системой обслуживания и гарантированы не абстрактными заявлениями руководителей ведомства, а четкими нормативными актами. За их нарушением должна неизбежно следовать конкретная финансовая ответственность, отражающаяся на материальном благополучии каждого работника.

При таком положении дел автосервис станет ревностно представлять интересы автолюбителей перед отраслью, а не наоборот, как это происходит сейчас.

Лицом к своим потребителям пора повернуться и автозаводам. Для этого в первую очередь надо изменить нелепый порядок, при котором автомобиль — самый дорогостоящий товар, поступающий в розничную продажу, практически не подлежит возврату, даже при выявлении многочисленных и трудноустранимых дефектов. Должно быть иначе. Уплатив за машину восемь—десять тысяч рублей, которые собираются в семье годами, покупатель должен быть уверен, что качество товара соответствует его цене. А если это не так, то гарантийные обязательства должны предусматривать исправление дефектов в кратчайшие сроки, причем в случае, когда это не устраивает владельца машины, — то замену ее или возвращение денег.

Более половины ежегодных поступлений на счета Минавтопрома СССР составляют деньги покупателей автомобилей, мотоциклов, мопедов. Таким образом, ответ на вопрос, кто кому должен служить, на наш взгляд, совершенно ясен. Благополучие ведомства в значительной мере определяют средства потребителей, и будет справедливо, если отрасль изменит свое отношение к их нуждам. А произойдет это, очевидно, только тогда, когда будут решены те проблемы, которые мы вынесли сегодня на страницы журнала от лица миллионов наших читателей. Время требует конкретных действий в их интересах.

Отдел социальных проблем автомобилизации «ЗА РУЛЕМ»

СКОЛЬКО СТОИТ ИНИЦИАТИВА?



Сначала немного истории. Еще в 1959 году в Ровно был построен первый в нашей стране специальный стадион для гаревых гонок. Многие местные спортсмены успешно выступали и на всесоюзной арене, и за рубежом, их имена были широко известны. Но шли годы, стадион ветшал и явно уже не отвечал своему назначению.

В сентябре 1983 года, во время празднования 700-летия Ровно, был торжественно открыт новый мототрек, трек красавец, отвечающий международным требованиям. Уже на следующий год, получив лицензию Международной мотоциклетной федерации (ФИМ), он принимал участников континентального финала личного чемпионата мира. И в последующие годы здесь проводились крупные международные и всесоюзные соревнования.

С открытием нового трека появилось «второе дыхание» у местной команды «Сигнал» (раньше она называлась «Радуга»), выступающей в высшей лиге первенства СССР. В сезонах 1985—1986 годов после более чем двадцатилетнего перерыва она завоевала звание чемпиона. Конечно, свою роль в успехе сыграло сооружение современного мототрека. Но было здесь и еще одно обстоятельство.

Раньше команда существовала (это слово, пожалуй, больше всего подходит к тем временам) при областном спортивно-техническом клубе ДОСААФ, где спидвей был всего лишь одним из многих видов спорта, причем далеко не самым любимым.

Новые времена для команды наступили, когда ее приняло под крыло областное автомобильное управление, во главе которого в то время стоял Виктор Анатольевич Чайка. И потом, уже на посту председателя Ровенского городского исполкома Совета народных депутатов он постоянно держал спидвей в поле зрения. В том, что мототрек был построен в рекордно короткий срок — практически за полгода, и его большая заслуга.

Городской голова любит мотоспорт — он не отрицает этого, но куда важнее для него, что с помощью мотоспорта — гаревых гонок можно привлечь тысячи людей на стадион, показать им образцы смелости и мужества, воспитывать патриотизм и в большом и в малом, в том числе в отношении к своему родному городу.

— Мототрек — это детище Ровно,— говорит В. А. Чайка. — Десятки предприятий и организаций внесли в него свой вклад, люди с радостью работали на субботниках. Строили для себя, поэтому и старались.

У команды изменилось не только название. Изменилось отношение к ней. Руководство здолбуновского автотранспортного предприятия 17062, взявшего на попечение спидвейную команду, позаботилось о том, чтобы четко регламентировать ее жизнь. При первичной организации ДОСААФ был создан спортивно-технический клуб, который и занялся непосредственно делами мотоциклистов. Но возможности этого СТК тоже не безграничны. А развитие спидвея, да и вообще технического и военно-прикладного спорта требует затрат, подчас немалых. И тогда команда высшей лиги «Сигнал» решила зарабатывать сама. Конечно, полностью обеспечить свои нужды она не могла, но внести заметную долю, как показало время, ей было под силу. Со стадионом технических видов спорта (он принадлежит обкому ДОСААФ) был заключен договор, согласно которому 75% сумм от реализованных билетов на календарные встречи высшей лиги поступают на счет клуба. А оставшиеся 25% делят стадион и обком ДОСААФ.

После открытия мототрека Ровно переживал настоящий спидвейный бум. Лучше всего об этом скажут цифры. При 15 тысячах мест средняя посещаемость одного соревнования в 1984 году составляла 9792 зрителя, а в 1985-м, когда «Сигнал» стал чемпионом страны, — 13170. Для сравнения: на матчи лучшей в Ровно футбольной команды в среднем ходит не более двух тысяч человек. Местных болельщиков многое привлекало в выступлении гонщиков, и они материально, покупая входные билеты, и морально поддерживали свою команду. В 1986 году интерес несколько снизился (о причинах скажу позже), но тем не менее на счет «Сигнала» поступило около 40 тысяч рублей.

— Могли бы получить и больше, но...
— П. Хлыновский, начальник СТК первичной организации ДОСААФ здолбуновского АТП, в прошлом известный гаревик, участник чемпионатов мира, только разводит руками.

Об этих «но» стоит поговорить. Любители спидвея в Ровно в 1986 году не могли пожаловаться на календарь соревнований. Финал личного чемпионата Европы, Кубок дружбы, финал IX летней Спартакиады народов СССР, календарные матчи команд высшей лиги. Какой букет! И болельщики выбирают, отдавая предпочтение, конечно, соревнованиям с участием наших и зарубежных звезд. А на календарные встречи чемпионата СССР даже команд высшей лиги идут уже не так охотно. Справедливости ради заметим, что гонщики в них не всегда демонстрируют высокое мастерство, да и очень разнится класс команд, выступающих в высшей лиге.

А отчисления клубу, как мы уже говорили, идут только за матчи чемпионата страны. Так может быть стоит пересмотреть условия договора? Я не первый поднимаю этот вопрос — в Ровно он уже «висит в воздухе», но конкретного разрешения, к сожалению, никак не получает. Ведь честь страны практически во всех международных гонках, проходящих на местном мототреке, защищают и представители того же «Сигнала» — мастера спорта международного класса В. Кузнецов, И. Зверев, В. Трофимов и другие. Логично, если бы за все соревнования, в которых участвуют спортсмены клуба, его команда получала свою долю. Какую? Это надо решить на месте. Думается, что со стороны обкома ДОСААФ это не будет щедрым жестом, тем более что в настоящее время он не так уж много вкладывает средств в развитие спидвея. Кстати, технику, что выделяют «Сигналу», оплачивает первичная организация ДОСААФ.

Есть и другая возможность для улучшения экономической стороны деятельности и стадиона и команды «Сигнал». Это — расширение календаря соревнований. С одной стороны, мы уже говорили о букете соревнований. Но с другой — получается,

СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

что ровенский мототрек (лучший в стране!) имеет за сезон в среднем всего шестнадцать встреч. А ведь в году, как известно, триста шестьдесят пять дней. Само собой встает вопрос: не расточительно ли используется столь дорогостоящее сооружение? Ведь иначе, как тревожным, такой факт не назовешь: сезон на ровенском треке заканчивается, как правило, рано — до наступления осени.

— У нас есть предложения из разных мест, например от гонщиков из Прибалтики, о проведении товарищеских встреч, — говорит П. Хлыновский. — Но обком ДОСААФ не разрешает.

Председатель обкома М. Коваленко отреагировал так:

— Это легко говорить — «не разрешает». А кто возьмет на себя ответственность за проведение? А вдруг что случится? Ведь спидвей — это не шахматы на лужайке. И почему предложения об организации поступают летом, а не в начале года, когда их можно включить в план?

Наверное, дело не только в разрешении или запрещении. Дело еще в инициативе, в том, что работники мототрека призваны сами заботиться и об экономической стороне его деятельности. Именно они прежде всего должны быть заинтересованы в том, чтобы объект не пустовал. Пока же этого нет, не срабатывает, как принято сейчас говорить, хозяйственный механизм, и это обкому ДОСААФ стоило бы пристально проанализировать. Взять такой факт. В 1986 году, когда исполнилось 75 лет со дня рождения легендарного разведчика Н. Кузнецова, не были проведены даже соревнования на приз его памяти, хотя в свое время они были традиционными.

Есть свои аргументы и у обкома ДОСААФ. Там справедливо жалуются на то, что Центральный автомотоклуб СССР присылает календарь матчей чемпионата страны за один-два месяца до начала соревнований. При такой практике заполнить свободные окна товарищескими встречами на ближайшее время уже невозможно.

Вернемся, однако, к тому, о чем шла речь выше.

Конечно, на рядовые встречи зрителей труднее привлечь, чем на личный чемпионат Европы. Но со зрителями надо работать. Надо использовать и традиционную любовь ровенчан к спидвею, и высокий уровень соревнований, и удобный подъезд к стадиону (к нему подходят три из четырех троллейбусных маршрутов и два автобусных).

Видимо, пришло время подумать о том, как рядовые соревнования сделать передовыми. Может быть, устраивать перед стартами и в перерывах между заездами показательные выступления представителей других досаафовских видов спорта? Кстати, полное и официальное название объекта — стадион технических видов спорта — обязывает к этому. Может быть, организовывать выставки новой техники, парады старых машин? Готовых рецептов здесь нет. Надо думать, искать, словом, проявлять инициативу. И она окупится с лихвой.

А пока что в Ровно идут по более легкому пути. В конце июля 1986 года я поинтересовался у М. Коваленко:

— На мототреке теперь начинается «мертвый сезон»?

— Видимо, так... Правда, может быть удастся пригласить к нам на выступление популярного эстрадного певца Валерия Леонтьева. Народ тогда обязательно соберется.

Наверное соберется. Но какое это имеет отношение к техническому спорту?

Мы говорили о плохой загруженности мототрека в летний период. А ведь зимой он вообще не эксплуатируется. Ссылаются на то, что нет грейдеров, поливочных машин, да и с самой водой проблема. Все это так. Но не зря же говорят, что под лежачий камень вода не течет.

В. ВЕНКИН,
спец. корр. «За рулем»

г. Ровно

АВТОМОТОСПОРТ И ЕГО МАСТЕРА

Валерий ФИЛИМОНОВ



Ралли, водитель, мастер спорта международного класса, Москва, производственное объединение «Москвич». Родился 3 марта 1949 года в поселке Красная Дубрава Калининградской области. Учебу в школе заканчивал в Москве. Поставил перед собой цель стать водителем-испытателем. Экзамены на курсах шоферов сдал экстерном, поскольку еще раньше научился управлять отцовским автомобилем. Работал на автобазе Академии наук СССР, служил в армии на Дальнем Востоке водителем автотранспортного взвода. Имеет высшее образование — окончил Московский автомобильно-дорожный институт, где в секции автоспорта приобрел и навыки механика.

По распределению начал работать в бюро исследований и доводки автомобилей на Московском автозаводе имени Ленинского комсомола. Сразу же поступил в секцию ралли СТК ДОСААФ предприятия. Спортивные навыки езды осваивал под руководством заслуженного мастера спорта Владимира Бубнова. Он и определил дальнейшую спортивную судьбу Валерия, познакомил его с Михаилом Девелем, ставшим бессменным штурманом в их экипаже. После того, как Валерий вместе со своим напарником стал призером чемпионата Москвы по авторалли и выполнил норматив мастера спорта, он был приглашен на работу инженером в бюро скоростных и форсированных испытаний АЗЛК.

Филимонов — серебряный призер чемпионата СССР 1985 года по трековым автогонкам, победитель ралли «Память» 1986 года, в котором стартовало около 400 экипажей. Неоднократно занимал призовые места в крупных международных соревнованиях. Лучшие результаты показал на ралли «Сатурнус» в Югославии, являющемся этапом чемпионата Европы: 1984 и 1985 гг. — первые места в классе, 1986 г. — второе в классе и третье в абсолютном зачете. Тренер — заслуженный мастер спорта Виктор Щавелев.

Все успехи Филимонов связывает с М. Девелем: «Это исключительно надежный и порядочный человек, с настоящим спортивным характером. Мне пришлось немало времени провести на больничных койках, и каждый раз в том, что я вставал на ноги и возвращался в спорт, к любимой работе, есть заслуга Михаила».

Валерий женат. Его супруга Ирина Владимировна работает медсестрой в поликлинике АЗЛК, девятилетняя дочь Катя — школьница. Все свободное время он посвящает семье.

Михаил ДЕВЕЛЬ



Ралли, штурман, мастер спорта международного класса, город Жуковский Московской области, работает в производственном объединении «Москвич». Родился 22 декабря 1960 года в Москве. Школу закончил в Жуковском. Юношеские водительские права получил в московском клубе юных автомобилистов. Чемпион столицы по автомногоборью среди школьников. Участник Всесоюзных соревнований школьников-автомобилистов на призы «За рулем». Имеет высшее образование — окончил завод-ВТУЗ при ЗИЛе. С 1978 года водитель-испытатель на Московском автозаводе имени Ленинского комсомола.

Первые шаги в спорте делал на любительских ралли ВДОАМ в качестве штурмана Вячеслава Данилова — тоже выпускника клуба юных автомобилистов.

В 1978 году принят водителем-испытателем в экспериментальный цех АЗЛК и начал серьезно заниматься автоспортом в СТК ДОСААФ предприятия под руководством Бубнова. С 1980 года — в бюро скоростных и форсированных испытаний вместе с Валерием Филимоновым. Все спортивные успехи делит с ним.

Штурманскому искусству учился у члена сборной команды страны Михаила Титова. Спортивное кредо М. Девеля: «По натуре я не гонщик. Психология штурмана и гонщика различается. Водитель должен рисковать, а штурман такого права не имеет. Его главная задача — тесное взаимодействие с напарником, создание в экипаже нормального микроклимата, умение настроить водителя на борьбу и реализовать все имеющиеся возможности». В Филимонове Михаила привлекает бескомпромиссность, и в спорте и вне его: «Мы и на трассах ралли никогда не ездили «на доход», и в жизни не искали обходных вариантов».

Михаил женат. Жена Оксана Геннадиевна работает товароведом в городе Жуковском. Увлечение в свободное время — теннис.

Как подкрасить автомобиль

Итак, продолжим разговор, начатый в предыдущем номере. Теперь речь пойдет о компрессорах и пульверизаторах.

Начнем с упоминания о том, чего применять не следует. Кое-кто пытается решить проблему с источником воздуха так: добывает штатный компрессор от грузовика, приспосабливает к нему электромотор, а также маслонасос с бачком, поскольку агрегат нуждается в циркуляционной смазке. Комбинация получается сложной и ненадежной. Есть у нее и другой минус. Сжатие в этих компрессорах настолько высоко, что влага, всегда присутствующая в атмосферном воздухе, конденсируется. Кроме того, из-под поршней в камеру сжатия проникает смазка. Последствия ясны: сжатый воздух неизбежно содержит капли воды и масла и для окраски непригоден; чтобы его очищать, нужно конструировать довольно сложный фильтр. Словом, технически вся эта затея нерациональна, не говоря уж о том, что добывание компрессора чаще всего толкает на неправедный путь.

Теперь о пульверизаторах. В пособиях обычно упоминаются такие модели, как, скажем, СО-71А и КРУ-1. Да, в продаже они бывают. Но это промышленные устройства, используемые в автохозяйствах и на СТО, и рассчитаны они на расход воздуха 0,2—0,3 м^3/мин при давлении 3—5 кгс/см^2. Средствами, обеспечивающими такую подачу воздуха, автолюбитель не располагает, следовательно, упомянутые пульверизаторы ему не нужны.

А чем же он располагает?

Источниками сжатого воздуха для наших покрасочных дел реально могут быть: элементарная «композиция» из насоса и запасного колеса, соединенных между собой шлангами и самодельным тройником; достаточно мощный бытовой электропылесос; 12-вольтовый компрессор, работающий от бортовой электросети автомобиля (об этих агрегатах рассказывалось в № 4 за 1984 год и № 6 за 1986 год); компрессор, работающий от сети 220 В, из числа тех, что поступают в розничную продажу (см. табл. 1 и фото 1 в предыдущем номере журнала).

Пульверизаторы, выпускаемые промышленностью и пригодные в автолюбительской практике, также были перечислены и показаны в первой части статьи (см. табл. 2 и фото 2). Ну а если нужное изделие из этого ассортимента купить не удается (и, как станет ясно ниже, не только в этом случае), придется делать распылитель своими силами. Это не так уж сложно.

Любительских конструкций существует много, но, пожалуй, наиболее удачна среди них та, которую в свое время предложили А. Майоров и Ю. Ролофф («За рулем», 1977, № 3). Эта схема увлекла московского автолюбителя А. Тяптяева. После долгих экспериментов он сделал целый ряд распылителей такого рода, у которых размеры сопел подобраны для работы с определенными источниками воздуха (рис. 1 и 2). Кроме того, что очень существенно, он разработал практичный и несложный в изготовлении клапан для перекрытия воздуха, поступающего к пистолету (рис. 3). Пульверизаторы, о которых мы говорим, дают мелкий и ровный распыл, но размеры факела у них по существу не регулируются; оптимальное взаимное расположение сопел такое, при котором нижнее перекрывает почти половину отверстия у верхнего. Большим плюсом распылителей этого типа является возможность спокойно работать с быстросохнущими нитроэмалями (конечно, при достаточном их разжижении), поскольку никаких внутренних каналов, где краска контактирует с воздухом, тут нет и сгусткам просто негде образовываться. Все остальные пульверизаторы, которые упоминаются в нашем разговоре, в большей или меньшей степени страдают таким недостатком. Хочется это подчеркнуть, чтобы не упоминать всякий раз в дальнейшем.

Теперь поговорим о применяемости пульверизаторов и компрессоров, об их оптимальных и возможных сочетаниях для решения тех или иных конкретных задач.

Если нужно изредка устранять совсем мелкие повреждения на кузове или окрашивать какие-то отдельные детальки, может оказаться достаточным маленький распылитель Тяптяева — тот, что с резиновой грушей. При его изготовлении нужно иметь в виду следующее. Грушу, разумеется, надо брать как можно больше; в ее стенку вставляют шариковый клапан, который придется либо сделать самому, либо взять, скажем, от пульверизатора для одеколона или какого-то медицинского распылителя, что бывают в аптеках. Соединительный шланг должен быть пластиковым, жестким, с каналом небольшого диаметра; толстый, мягкий, раздувающийся шланг сделает работу распылителя нечеткой.

Для несколько более крупных покрасочных дел источником сжатого воздуха может быть комбинация «насос плюс запаска». Насос желательно использовать ножной, снабженный манометром. Когда давление в шине падает до 1 кгс/см^2, ее подкачивают до 2 кгс/см^2. Прекрасно работает в этих условиях пульверизатор СО-6Б, который вообще отличается хорошим техническим уровнем и имеет широкие регулировки, удовлетворяющие взыскательного профессионала. К сожалению, купить СО-6Б несложно лишь в Литве; вывоз изделий за пределы республики крайне мал. Хорош и средний распылитель А. Тяптяева, а при работе с нитрокраской только он и годен. Если же нет ни того, ни другого, можно применить и распылитель «Блеск», который выпускается и идет в продажу довольно широко. Но тут надо иметь в виду следующее. Изделие это дешевое, невысокого уровня, а по главному критерию — хорошему факелу распыла — весьма нестабильное. Тут уж как повезет. Другой его минус в том, что клапан перекрывает только подачу краски, а воздух расходуется постоянно, поэтому подкачка требуется часто и вне зависимости от проделанной работы.

Примерно с той же производительностью, но с гораздо большими удобствами идет покраска при использовании 12-вольтовых компрессоров типа «Темп», КВ-1У1 или АК-22. В этом случае второй недостаток пульверизатора «Блеск» — постоянное пропускание воздуха — оборачивается скорее достоинством, поскольку распылитель можно соединить с компрессором при помощи шланга напрямую. Впрочем, первый его недостаток — неудовлетворительный распыл у некоторых экземпляров — иной раз может просто довести до отчаяния. Так что и тут предпочтительнее СО-6Б или средний вариант Тяптяева. Но прямо с компрессором их соединять нельзя; при

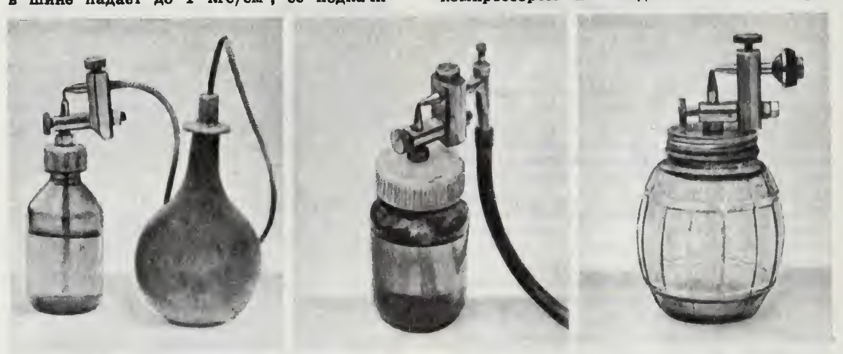


Рис. 1. Пульверизаторы, сделанные А. Тяптяевым. По производительности их можно подразделить так (слева направо): малый, средний, большой.

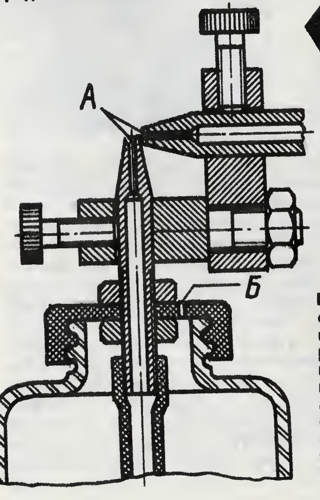


Рис. 2. Устройство распылителей, показанных на рис. 1. Диаметры сопел А таковы: малый — 0,5 мм, средний — 0,7 мм, большой — 1,7 мм. При изготовлении нужно помнить об отверстии Б для прохода воздуха.

Рис. 3. Клапан для воздуха у среднего пульверизатора: 1 — колпачок шинного вентиля, укороченный «по месту»; 2 — кнопка включения; 3 — проставка; 4 — прокладка из мягкой резины; 5 — вентиль с золотником, взятый из старой камеры (в нем сверлят отводное отверстие); 6 — отводная трубка, которую нужно припаять к вентилю.

КЛУБ «АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

выключении пистолета проход воздуха перекрывается и компрессор либо сорвет шланг, либо сам выйдет из строя. Самое простое решение — принять ту же схему, что и в предыдущем случае, только вместо насоса взять компрессор и при необходимости подкачивать им шину, избавившись от ручного труда. Можно, конечно, сделать ресивер с предохранительным клапаном на 2 кгс/см^2 или даже с датчиками давления, автоматически включающими и выключающими компрессор, но это уже целая конструкция. Есть и еще один вариант комплектации, который, возможно, для данных условий оптимален. Сочетание хорошего технического уровня и простоты применения обеспечивает пульверизатор СО-19Б. Производительность у него (соответственно и расход краски, и величина факела распыла) заметно выше, чем у СО-6Б, но количество и давление потребляемого сжатого воздуха — примерно на том же уровне. При этом у СО-19Б, как и у «Блеска», воздух в пистолете не перекрывается, поэтому можно подводить шланг напрямую к компрессору. Объем выпуска СО-19Б несколько больше, чем СО-6Б, но и эти пульверизаторы по большей части распродаются там, где делаются, — в Литве.

Среди 12-вольтовых компрессоров несколько особняком стоит «Мустанг». Его производительность примерно в два раза выше, чем у «собратьев», но соответственно больше и потребляемый ток, а потому при более или менее сильном дросселировании выходящего воздуха компрессор склонен к перегреву. С учетом данного обстоятельства подобраны сопла у большой модификации А. Тяптяева, с которой «Мустанг» может работать практически непрерывно. Этот самодельный пульверизатор, как и штатный (кстати, мало пригодный для качественной работы, поэтому мы исключили его из рассмотрения), привертывается прямо к компрессору. Факел распыла у него довольно большой и интенсивный, поэтому такое оснащение предпочтительно для достаточно крупных работ. При использовании небыстросохнущих красок можно, конечно, применять СО-19Б или «Блеск», соединив шлангом пульверизатор с компрессором. Но работать не очень удобно: сначала нажимаем курок «Мустанга», который приходится держать в левой руке, сразу после этого — курок пистолета, и так каждый раз. Кроме того, время от времени надо устраивать перерыв, чтобы компрессор остывал. Ну а если распылителем служит СО-6Б или средняя модификация Тяптяева, «Мустанг» можно использовать только вместо насоса в той схеме подачи воздуха, где запасное колесо играет роль ресивера.

О компрессорах, работающих от сети 220 В, особенно распространяться нет нужды. Окрасочные агрегаты СО-74А и ИЭ-6020 продаются в комплекте с пистолетами СО-19В, а все необходимые указания по работе есть в прилагаемых к ним инструкциях. Отмечу лишь тот факт, что СО-74В выпускается несколько лет и успел хорошо зарекомендовать себя в эксплуатации. Что касается насаживаемого на электродрель компрессора ИК-8907 (он входит в состав комплекта ИЭ-6020, но продается и отдельно), то после его приобретения, конечно же, нужно постараться купить пульверизатор СО-19Б. Если надежды на это нет, то, возможно, стоит взять за основу вариант Тяптяева для «Мустанга», однако запорный клапан для воздуха с достаточно большой пропускной способностью, а также неизбежный в этом случае ресивер с предохранительным клапаном придется конструировать самому.

И, наконец, о пылесосах. Те распылители, которыми их иногда комплектуют, для нашей цели не годятся. Конечно, их иногда используют, но это от нетребовательности. Единственное приемлемое решение — купить специальный пульверизатор СО-44Б. В целом, надо сказать, это не очень большая радость, но добиться приемлемой регулировки можно. Много машин подкрашено и окрашено такими пистолетами.

Завершение разговора — в следующем номере.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ ЯВЫ И ЧЗ

Чехословацкие мотоциклы последней модели — ЯВА-638-00 и ЧЗ-472.6 оснащены современной 12-вольтовой системой электрооборудования. Как уже подтвердила практика эксплуатации, эта система намного превосходит применявшуюся ранее 6-вольтовую по всем параметрам.

Несколько слов о приборах. Трехфазный **генератор** переменного тока мощностью 210 Вт не только полностью обеспечивает все потребители, установленные на мотоцикле, но позволяет благодаря большому запасу питать дополнительное оборудование — противотуманную фару, обогреваемую одежду и т. п., что может понадобиться водителю.

Ротор генератора пердставляет собой электромагнит, состоящий из сердечника и обмотки возбуждения, подключенной своими концами к двум контактным кольцам. Для надежности она пропитана полиэфирной смолой. Статор набран из штампованных стальных пластин, запрессованных в алюминиевый кожух. Во внутренних пазах этого набора помещены катушки трехфазной рабочей обмотки. Концы всех фаз соединены в одной точке (схема «звезда») с выводом «86», используемым для контроля за работой генератора. Другие концы фаз подключены к клеммам «X», «Y», «Z». В статоре находятся щетки, через которые в обмотку ротора подается ток от реле-регулятора. Они — единственная часть генератора, требующая периодического контроля. Через каждые 10 тысяч километров пробега надо снимать щеткодержатель и проверять легкость перемещения щеток и их износ (минимальная длина — 8 мм). При необходимости следует очистить щетки и промыть чистым бензином.

Большое достоинство генератора в том, что он начинает заряжать аккумуляторную батарею уже при 1000 об/мин, то есть практически на холостых оборотах, конечно, если не включены другие потребители. При включенной фаре заряд обеспечивается при 1500—1700 оборотах. Максимальный ток (15 А) генератор способен выдавать при оборотах выше 4500 в минуту.

Для преобразования трехфазного переменного тока генератора в постоянный использован **выпрямитель** автомобильного типа (заимствован от «Шкоды»). Он состоит из шести кремниевых диодов, запрессованных в корпус-радиатор, служащий для их охлаждения.

Непосредственно к выходу выпрямителя подключена **аккумуляторная батарея**. Ее емкость всего 5 А · ч, и этого вполне достаточно для надежной работы системы зажигания при пуске двигателя, поскольку она практически всегда полностью заряжена благодаря генератору.

К сожалению, к части мотоциклов была приложена инструкция по обслуживанию батареи на языке страны-изготовителя. Но пусть это не вызывает тревоги: эта батарея по принципу работы ничем не отличается от других мотоциклетных, и правила эксплуатации ее те же самые. В новую батарею следует заливать электролит плотностью 1,27—1,28 (в южных районах — 1,25), и после 20-минутной выдержки она готова к работе, поскольку сухозаряженная. Раз в месяц, а при жаркой погоде чаще, надо проверять уровень и плотность электролита (подробно об эксплуатации батарей рассказано в журнале «За рулем», 1985, № 1—4 и 11).

Электронный регулятор поддерживает напряжение в сети в диапазоне 13,4—14,3 В следующим образом. При падении напряжения ниже установленной величины он подает в обмотку возбуждения генератора ток, благодаря чему напряжение на его выходе возрастает. Когда оно достигнет нормы, регулятор отключает обмотку возбуждения и напряжение на выходе генератора снижается. Таким образом, в сети напряжение все время колеблется около номинального. Эти пульсации очень часты, сглажены батареей, поэтому внешне не проявляются.

Регулятор, как всякий электронный прибор, не требует никакого обслуживания, но боится повышенного напряжения и тока. Поэтому нельзя при работающем двигателе (а стало быть генераторе) отключать батарею. Повреждение регулятора высоким напряжением может произойти и при электросварочных работах на мотоцикле. Во избежание этого надо предварительно отсоединять все провода от регулятора и выпрямителя.

Вывод «54» регулятора не задействован. Он предназначен для системы электрооборудования, в которой используется девятидиодный выпрямитель (от автомобиля «Шкода»).

Реле включения контрольной лампы генератора имеет нормально замкнутые контакты и обмотку, подключенную одним концом к средней точке «звезды» генератора (вывод «86»), а другим — к «массе». При работе генератора между «массой» и средней точкой «звезды» появляется напряжение, равное половине напряжения на выходе выпрямителя. Это вызывает размыкание контактов реле, и красная лампочка гаснет, говоря о том, что генератор вырабатывает ток. Уход за реле прост — достаточно лишь следить за чистотой контактов.

Новая фара с лампой достаточной мощности намного лучше освещает дорогу, чем прежняя, 6-вольтовая. При включенном дальнем свете обеспечивается видимость более 100 метров.

Следует постоянно следить за правильностью регулировки фары. Это несложно. На вертикальной стене надо начертить горизонтальную линию на высоте, равной расстоянию от земли до центра фары (при нагруженном мотоцикле) минус 5 см. Отодвинув мотоцикл от стены на 10 метров, поворачиваем фару так, чтобы верхняя граница ближнего света была на уровне черты. Вот и все.

Система зажигания по существу осталась прежней, изменены лишь катушки зажигания. Они, естественно, невзаимозаменяемы с прежними, 6-вольтовыми.

Если сравнить 12-вольтовое электрооборудование ИЖей и чехословацких мотоциклов, то сразу бросается в глаза, что у ИЖей выпрямитель, реле-регулятор и система контроля собраны в один блок (ВПВ-14-10), а у ЯВ и ЧЗ расположены порознь и соединены проводами. Какой вариант

лучше? Раздельное размещение облегчает поиск неисправности, а замена одного неисправного прибора обходится дешевле, чем целого узла. Но, в то же время, наличие соединительных проводов и штекерных разъемов снижает надежность работы цепей.

К сожалению, в системе электрооборудования ЯВЫ-638 и ЧЗ-472.6 есть более серьезные недостатки. О недостоверном контроле и возможности перезаряда батареи я уже писал («За рулем», 1986, № 10), сейчас — о другом.

Многих мотоциклистов не устраивает то, что новый генератор совершенно не обладает самовозбуждением. Если раньше двигатель ЯВЫ или ЧЗ можно было пустить с хода и без аккумулятора, то теперь такой возможности нет. Кроме того, при пуске двигателя вместе с системой зажигания оказывается включенной обмотка возбуждения генератора, которая в это время бесцельно потребляет ток около 2 А.

Меня интересовал такой вопрос: нельзя ли дорогую кислотную батарею, к тому же требующую постоянного внимания, заменить чем-нибудь попроще. И вот однажды в мае я заменил на своей ЯВЕ-638 штатную батарею батареей, собранной из восьми последовательно соединенных сухих элементов «373» (напряжением 1,5 В каждый), отработавших свой ресурс в переносном магнитофоне.

Двигатель пришлось пустить все-таки от штатной батареи, но после трехчасовой поездки элементы оказались достаточно заряженными, чтобы пускать двигатель. Первое время я при этом отсоединял обмотку возбуждения, снимая с клеммы «D+» регулятора синий провод, но вскоре перестал это делать, поскольку двигатель и так легко пускался. Элементы прослужили шесть месяцев. Когда на их цинковых корпусах появились дыры и потек электролит, пришлось заменить их штатной батареей. Следующей весной я опять продолжил эксперименты, использовав на этот раз шесть плоских батареек «3336». Собрал их в две параллельные цепи по три в каждой. Поскольку в каждой батарейке по три элемента, в цепи получается 13,5 В, а надо 12 В, то пришлось отделить от двух по одному элементу. На этот раз моя батарея прослужила семь месяцев. Из этого можно сделать такой вывод. Если штатная батарея пришла в негодность, а новую купить не удалось, то можно заменить ее сухими элементами. Чтобы иметь некоторый запас по емкости, советую использовать либо шестнадцать элементов «373» (две параллельные цепи по восемь элементов), либо восемь батареек «3336» (три параллельные цепи по восемь элементов).

Разумеется, использовать такую батарею можно только при совершенно исправной системе зажигания. Зазоры в свечах полезно чуть уменьшить (до 0,5 мм). Целесообразно также установить тумблер, рассчитанный на ток до 3 А, в разрыв синего провода, идущего от замка зажигания к клемме «D+» регулятора. С его помощью удобно отключать обмотку возбуждения на время пуска двигателя.

В заключение рассмотрим некоторые характерные неисправности. Поиск их надо начинать с проверки проводов и штекерных разъемов. Обрыв провода, нарушение изоляции, окисление разъема — все это легко определяется визуально или при помощи тестера, а также простейшего пробника — батареи с лампочкой.

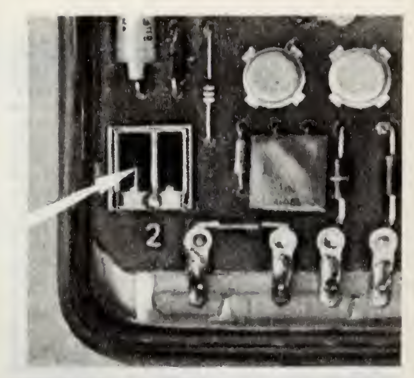
Неисправность щеточного узла можно выявить после его демонтажа или тестером, измерив сопротивление между выводами «DF» и «⊥». В норме оно составляет 8—9 Ом. Кроме того, следует убедиться, что обмотка возбуждения генератора не замкнута на «массу» и в ней нет обрыва. Статорные обмотки исправны, если между любыми двумя выводами — «X», «Y», «Z» сопротивление одинаковое (около 0,5 Ом) и нет замыкания на «массу».

Исправность выпрямителя легко проверить и тестером и пробником. Соединяем «минус» батареи с клеммой «—⊥», лампочку одним проводом подключаем к «плюсу» батареи, а другим последовательно к клеммам «X», «Y», «Z». Лампочка гореть не должна. Если теперь «плюс» батареи подсоединить к клемме «—⊥», а «минус» батареи к лампочке, то при подсоединении другого провода от лампочки к клеммам «X», «Y», «Z» она должна светиться. Затем подсоединяем батарею «плюсом» к клемме «B+», лампочку же одним проводом к «минусу» батареи, а другим последовательно к клеммам «X», «Y», «Z». Лампочка не должна светиться. Потом батарею подсоединяем «минусом» к клемме «B+», а «плюсом» к лампочке. При подсоединении другого провода от лампочки к клеммам «X», «Y», «Z» она должна гореть.

Несколько сложнее проверить исправность реле-регулятора. Для этого 12-вольтовую батарею подсоединяют «плюсом» к выводу «D+», а «минусом» к выводу «B—». При этом лампочка, подключенная к выводам «B—» и «DF» должна светиться. Если теперь напряжение между выводами «D+» и «B—» сделать выше 14,5 В (например, к аккумуляторной батарее последовательно добавить сухие элементы), то лампочка должна погаснуть. Еще лучше для этой цели воспользоваться зарядным устройством, где плавно регулируется напряжение (зарядный ток). В этом случае можно измерить напряжение между выводами «D+» и «B—», при котором происходит срабатывание реле-регулятора. Оно должно быть в пределах 13,4—14,3 В.

Напряжение, поддерживаемое даже совершенно исправным регулятором, не всех мотоциклистов может устроить. Например, если машина эксплуатируется на юге, где оптимальное напряжение 13,5—13,7 В, а регулятор поддерживает его на уровне 14,3 В, то электролит будет интенсивно кипеть. Мотоциклу же, который прописан в северном районе, нужно напряжение в сети 14,2—14,5 В, и если регулятор дает 13,4 В, аккумулятору грозит недозаряд.

В таких случаях может выручить корректировка напряжения. Однако ее можно выполнить лишь при наличии точного вольтметра — с погрешностью не более 0,1 В. Перед регулировкой надо при средних оборотах двигателя и включенной фаре измерить напряжение между выводами батареи, а затем между клеммами «D+» и «B—» регулятора. Эти показания не должны различаться более чем на



Увеличение сопротивления секции (указана стрелкой) резистора в регуляторе напряжения.

0,2 В. В противном случае надо очистить контакты предохранителя и замка зажигания.

Далее, надо снять регулятор и сверлом удалить медные заклепки, чтобы, убрав заднюю крышку, получить доступ к схеме регулятора. На плате выше клеммы «B—» расположен плоский подстроечный резистор пленочного типа, состоящий из двух секций. Если увеличивать сопротивление расположенной у стенки корпуса секции, то величина регулируемого напряжения уменьшится. Для этого надо острой отверткой увеличить имеющуюся прорезь, уменьшая тем самым площадь пленки. Чтобы повысить регулируемое напряжение, надо увеличивать таким же способом сопротивление дальней от стенки секции (см. фото). Делать это следует очень осторожно, чтобы не переборщить.

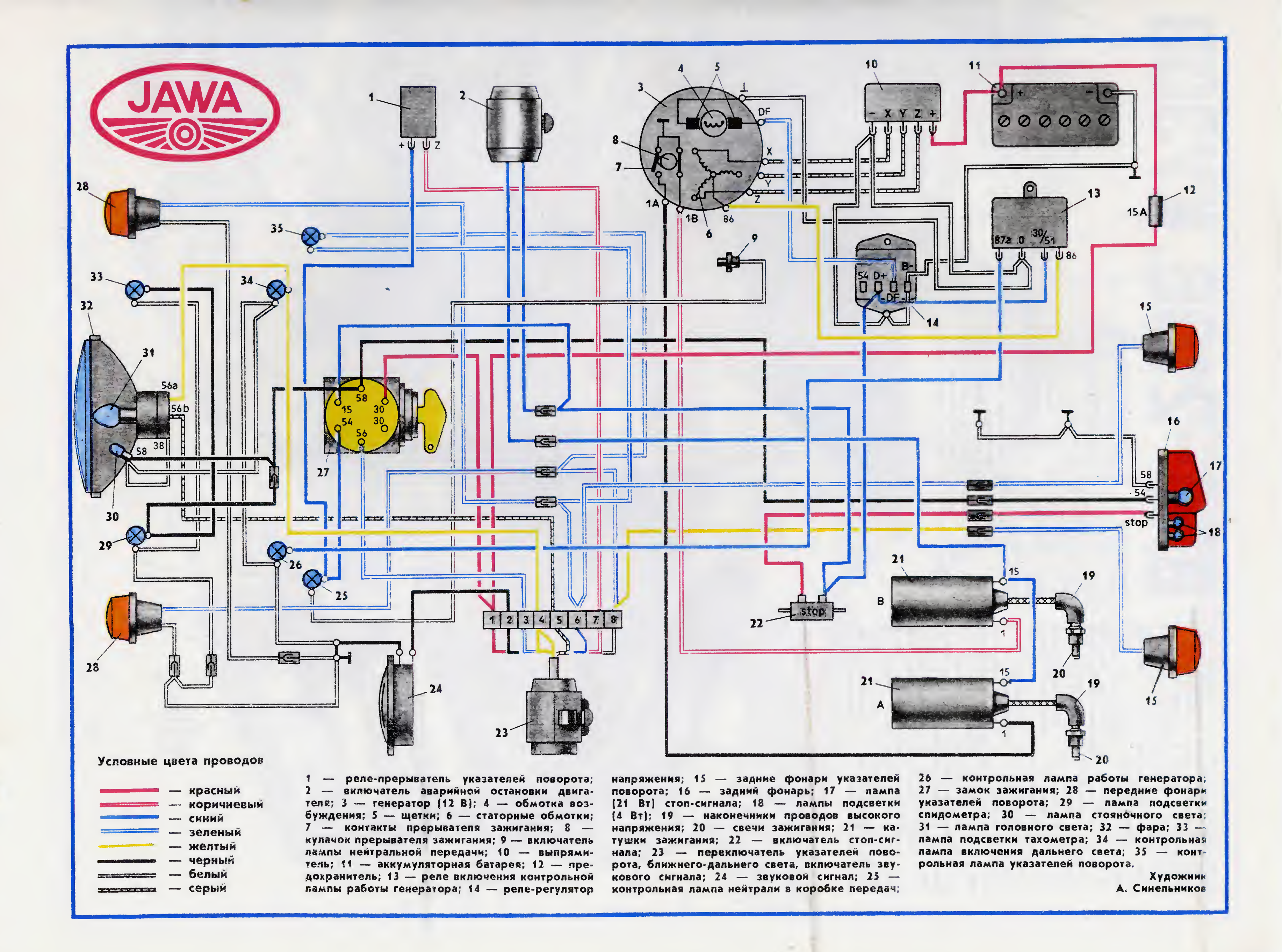
Поиск неисправностей вести легче, если знать основные правила расцветки проводов. На красных проводах всегда есть напряжение независимо от положения ключа в замке зажигания. Все белые провода имеют контакт с «массой». В синих проводах напряжение появляется при включении зажигания.

«Адреса» проводов ЯВЫ-638 приведены в таблице (у ЧЗ-472.6 расцветка проводов несколько иная), которую полезно возить с собой, чтобы быстрее находить нужную цепь.

В. СЕКРЕТОВ

Владимирская область,
с. Санниково

Прибор	Вывод: что подключено	Вывод: обозначение	Цвет провода	Куда подключен
Генератор	обмотки рабочие	X, Y, Z	серый	к входу выпрямителя
		86	желтый	к реле контроля
	обмотка возбуждения	DF	зеленый	к выходу регулятора
		⊥	белый	к «массе»
Выпрямитель	вход	X, Y, Z	серый	к выходу генератора
	выход	+	красный	к «плюсу» батареи
		—	белый	к «массе»
Регулятор напряжения		54	—	
	вход	D+	синий	к центральному переключателю
	выход	DF	зеленый	к обмотке возбуждения
	«масса»	B—	белый	к «массе»
Реле контроля	контакты	87A	синий	к красной контрольной лампе
		30/51	синий	к центральному переключателю
	обмотка	86	желтый	к центру «звезды» генератора
		0	белый	к «массе»
Центральный переключатель	вход	30	красный	к «плюсу» батареи
	зажигание	15, 54	синий	к системе зажигания, к регулятору
	положение 2	56	зеленый	к переключателю головного света
	положение 1	58	черный	к освещению приборов



Условные цвета проводов

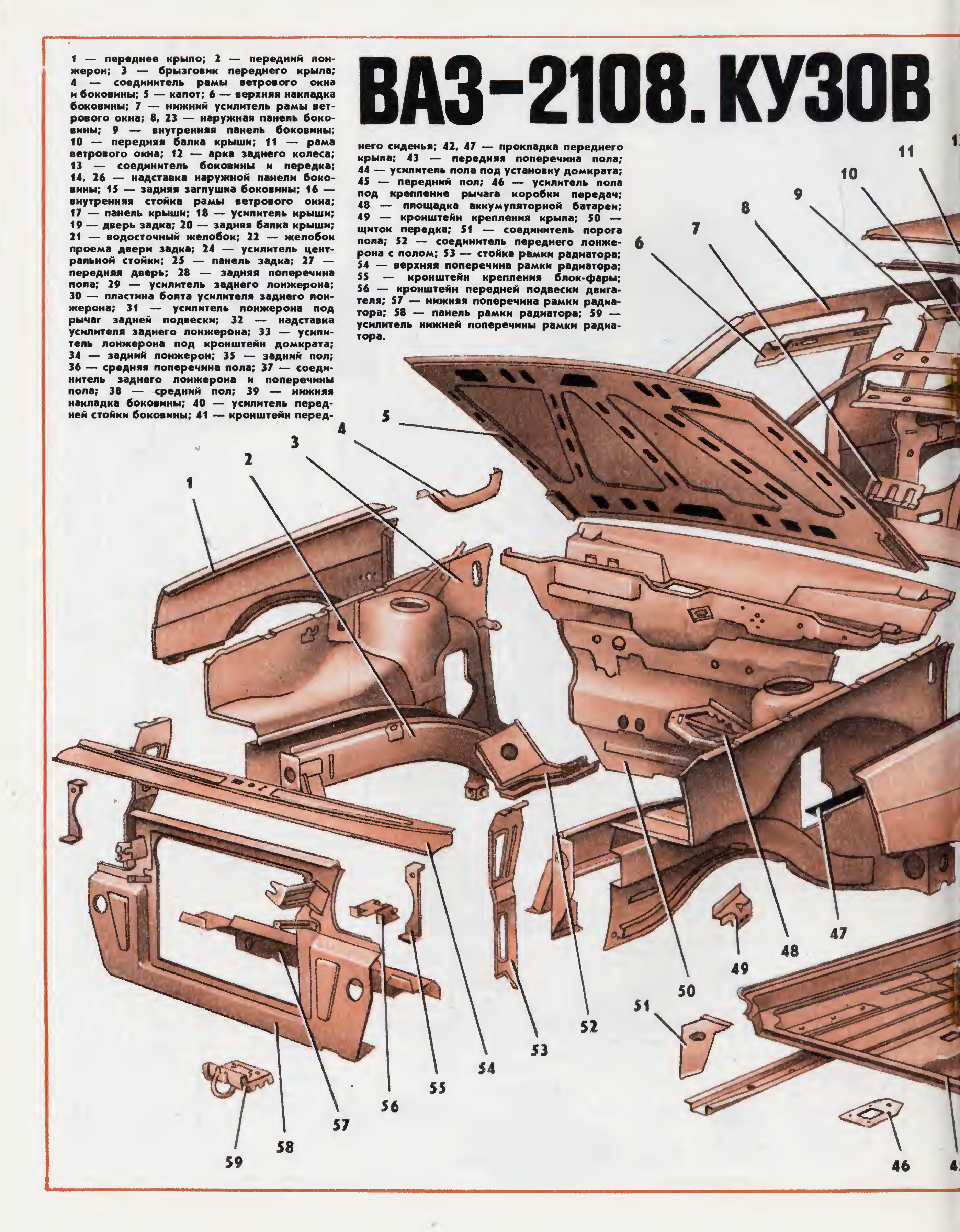
— красный
— коричневый
— синий
— зеленый
— желтый
— черный
— белый
— серый

1 — реле-прерыватель указателей поворота; 2 — включатель аварийной остановки двигателя; 3 — генератор (12 В); 4 — обмотка возбуждения; 5 — щетки; 6 — статорные обмотки; 7 — контакты прерывателя зажигания; 8 — кулачок прерывателя зажигания; 9 — включатель лампы нейтральной передачи; 10 — выпрямитель; 11 — аккумуляторная батарея; 12 — предохранитель; 13 — реле включения контрольной лампы работы генератора; 14 — реле-регулятор напряжения; 15 — задние фонари указателей поворота; 16 — задний фонарь; 17 — лампа (21 Вт) стоп-сигнала; 18 — лампы подсветки (4 Вт); 19 — наконечники проводов высокого напряжения; 20 — свечи зажигания; 21 — катушки зажигания; 22 — включатель стоп-сигнала; 23 — переключатель указателей поворота, ближнего-дальнего света, включатель звукового сигнала; 24 — звуковой сигнал; 25 — контрольная лампа нейтрали в коробке передач; 26 — контрольная лампа работы генератора; 27 — замок зажигания; 28 — передние фонари указателей поворота; 29 — лампа подсветки спидометра; 30 — лампа стояночного света; 31 — лампа головного света; 32 — фара; 33 — лампа подсветки тахометра; 34 — контрольная лампа включения дальнего света; 35 — контрольная лампа указателей поворота.

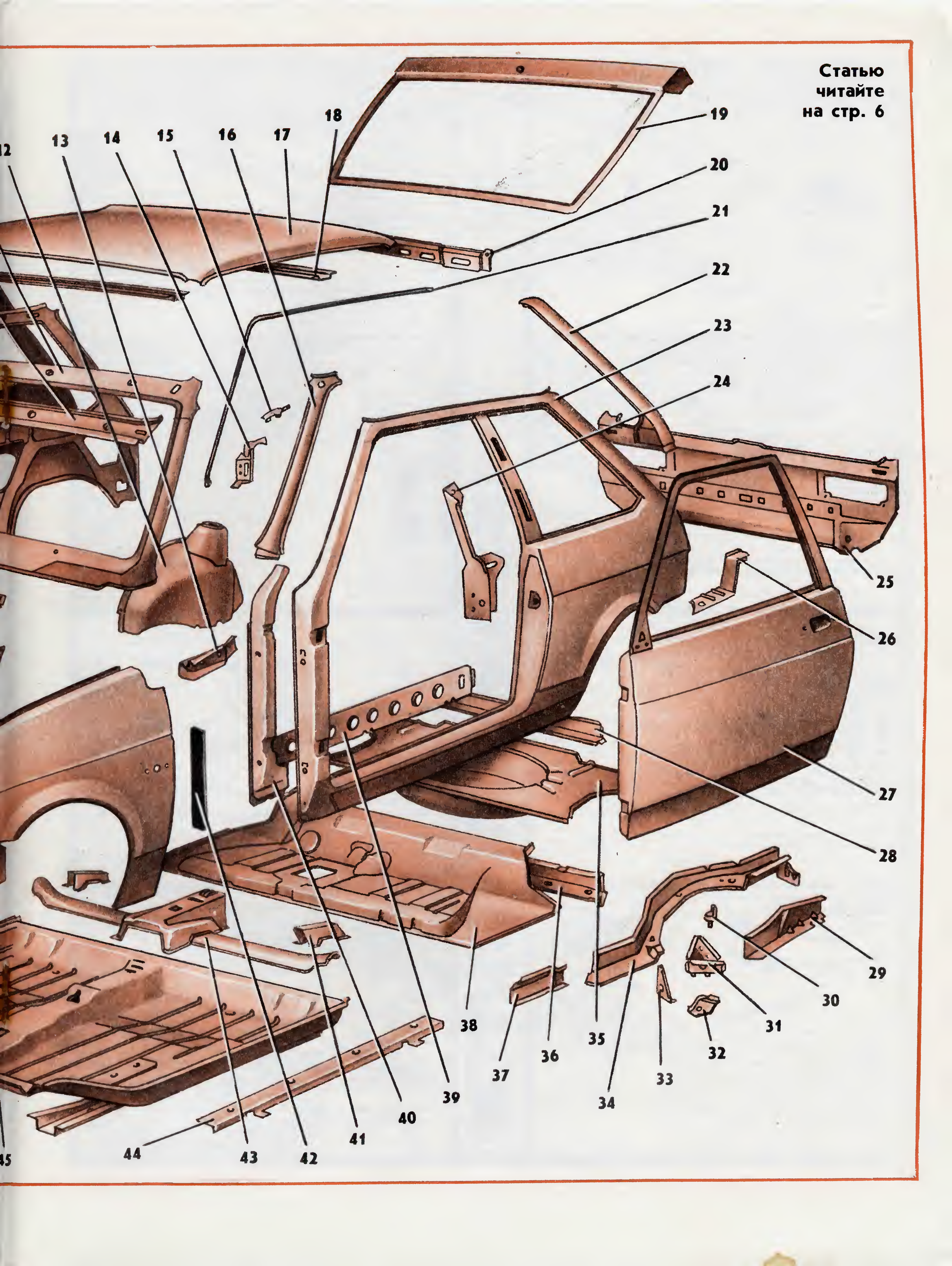
Художник
А. Синельников

ВАЗ-2108. КУЗОВ

1 — переднее крыло; 2 — передний лонжерон; 3 — брызговик переднего крыла; 4 — соединитель рамы ветрового окна и боковины; 5 — капот; 6 — верхняя накладка боковины; 7 — нижний усилитель рамы ветрового окна; 8, 23 — наружная панель боковины; 9 — внутренняя панель боковины; 10 — передняя балка крыши; 11 — рама ветрового окна; 12 — арка заднего колеса; 13 — соединитель боковины и передка; 14, 26 — надставка наружной панели боковины; 15 — задняя заглушка боковины; 16 — внутренняя стойка рамы ветрового окна; 17 — панель крыши; 18 — усилитель крыши; 19 — дверь задка; 20 — задняя балка крыши; 21 — водосточный желобок; 22 — желобок проема двери задка; 24 — усилитель центральной стойки; 25 — панель задка; 27 — передняя дверь; 28 — задняя поперечина пола; 29 — усилитель заднего лонжерона; 30 — пластина болта усилителя заднего лонжерона; 31 — усилитель лонжерона под рычаг задней подвески; 32 — надставка усилителя заднего лонжерона; 33 — усилитель лонжерона под кронштейн домкрата; 34 — задний лонжерон; 35 — задний пол; 36 — средняя поперечина пола; 37 — соединитель заднего лонжерона и поперечины пола; 38 — средний пол; 39 — нижняя накладка боковины; 40 — усилитель передней стойки боковины; 41 — кронштейн переднего сиденья; 42, 47 — прокладка переднего крыла; 43 — передняя поперечина пола; 44 — усилитель пола под установку домкрата; 45 — передний пол; 46 — усилитель пола под крепление рычага коробки передач; 48 — площадка аккумуляторной батареи; 49 — кронштейн крепления крыла; 50 — щиток передка; 51 — соединитель порога пола; 52 — соединитель переднего лонжерона с полом; 53 — стойка рамки радиатора; 54 — верхняя поперечина рамки радиатора; 55 — кронштейн крепления блок-фары; 56 — кронштейн передней подвески двигателя; 57 — нижняя поперечина рамки радиатора; 58 — панель рамки радиатора; 59 — усилитель нижней поперечины рамки радиатора.



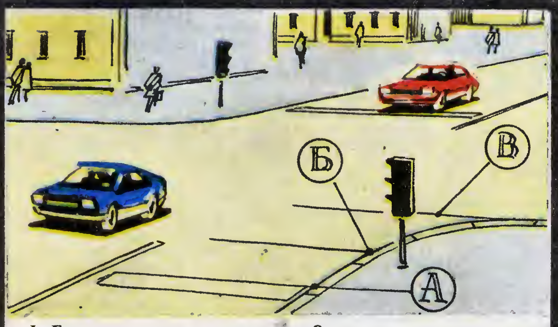
Статью читайте на стр. 6



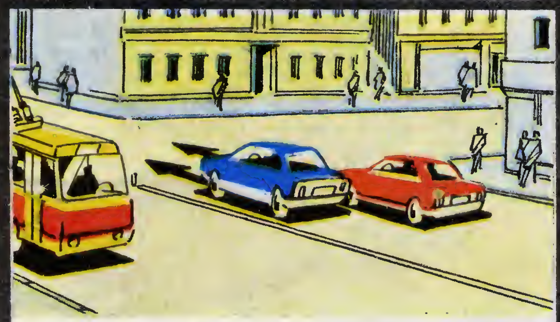
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Под редакцией ГУ ГАИ МВД СССР

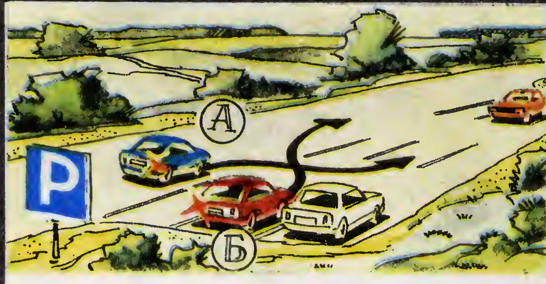
Ответы — на стр. 32



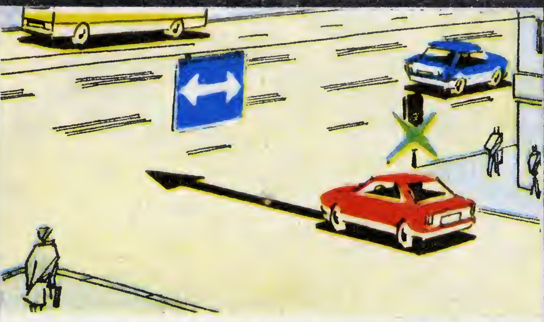
I. Где начинается перекресток?
1 — от линии А
2 — от линии Б
3 — от линии В



II. Общая ширина дороги 10 метров. Могут ли водители автомобилей двигаться по полосе таким образом?
4 — могут
5 — обязаны следовать друг за другом

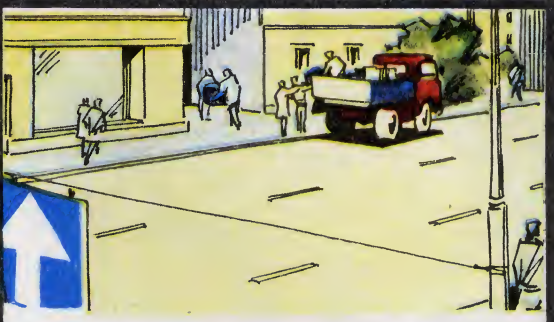


III. Кто должен уступить дорогу в показанной ситуации?
6 — водитель А
7 — водитель Б

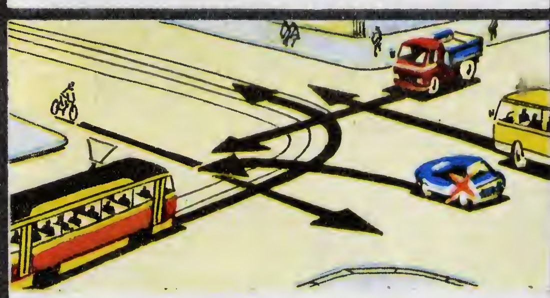


IV. Можно ли двигаться через перекресток в прямом направлении?
8 — можно
9 — нельзя

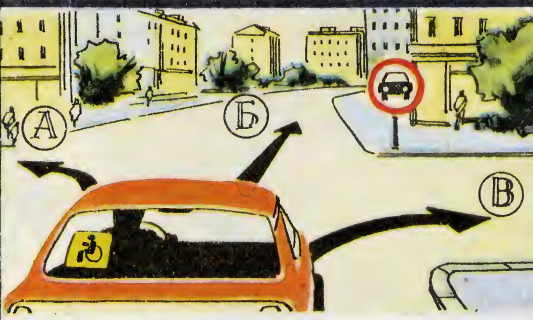
V. Чьи действия в показанной обстановке не противоречат Правилам?
10 — обоих водителей
11 — только водителя Б



VI. Можно ли водителю грузового автомобиля остановиться здесь для разгрузки?
12 — можно
13 — нельзя



VII. В какой последовательности проедут перекресток транспортные средства?
14 — самосвал; трамвай; легковой автомобиль и автобус; велосипед
15 — трамвай; велосипед; самосвал; легковой автомобиль и автобус



VIII. В каких направлениях этот водитель может двигаться без всяких ограничений?
16 — только А и В
17 — в любом

С ИСПЫТАТЕЛЬНЫМ СРОКОМ

О новом порядке допуска водителей к управлению автомототранспортными средствами

Сегодня часто и справедливо говорится о необходимости совершенствования дорог, организации движения, транспортных средств. Но каких бы высот мы тут ни достигли, безопасность на дороге будет по-прежнему во многом зависеть от человека, от знания им правил движения, умелого владения техникой. В то же время именно это звено системы «человек—автомобиль—дорога» остается наиболее слабым, и необходимость повысить качество подготовки всех категорий водителей, поднять их профессиональный уровень признается всеми. Немалую роль может сыграть здесь и ужесточение требований при выдаче водительских удостоверений, которые будут отныне регламентироваться вступающим в силу с 1 июля нынешнего года новым «Положением о порядке допуска водителей к управлению транспортными средствами, приема экзаменов и выдачи гражданам водительских документов».

Как видно уже из названия документа, в нем более полно и четко определены границы работы, которую будет проводить Госавтоинспекция в этой области. Причем основной упор сделан, как я уже сказал, на качество подготовки, контроль за ней на всех этапах. Иначе ни о каком качестве конечного «продукта», каким является здесь водитель, не может быть и речи.

Чтобы получить водительское удостоверение, по-прежнему **необходимо пройти обязательное обучение** в соответствующих организациях. Но теперь в Положение введен практически новый раздел, определяющий порядок регистрации учебных заведений и контроль за их деятельностью. Иными словами, центр тяжести перемещен на тех, кто готовит водителей.

Все учебные заведения подлежат обязательной регистрации в ГАИ. Причем этому будет предшествовать предварительная комиссионная проверка: обследование учебно-материальной базы и уровня подготовленности инженерно-педагогических работников, их соответствие современным требованиям. С Госавтоинспекцией надо будет согласовывать количество формируемых учебных групп и сроки начала занятий. Совместно с представителями Госпрофобра работники ГАИ вправе проверять ход учебного процесса, обращая внимание не только на качество подготовки учащихся, но и на уровень знаний преподавателей, мастеров производственного обучения. И не только проверять, **но и ставить вопрос об отстранении тех или иных инженерно-педагогических работников от дальнейшей подготовки водителей.** Группы могут быть вообще не зарегистрированы со всеми вытекающими отсюда последствиями, если учебная организация продолжит поставлять учащихся с низким качеством подготовки или учебная база, автотранспорт не будут отвечать установленным требованиям.

Иной станет методика приема экзаменов. Теоретический экзамен может приниматься как с помощью экзаменационных аппаратов, так и устным опросом всей группы или части ее. При этом билеты должны соответствовать действующим нормативным документам и отражать все изменения и дополнения, вносимые в Правила дорожного движения. Так это и было. А вот экзамен по практическому вождению будет проходить теперь в два этапа. Сначала на автодроме или закрытой площадке, а затем на так называемом испытательном маршруте в условиях интенсивного городского движения. Раньше человек признавался не сдавшим экзамен по вождению при любой ошибке, даже одной неточности, то есть мог получить либо «двойку», либо «пятерку». Тогда как ошибка ошибке рознь: одни из них опасны, другие несущественны. Поэтому теперь вводится система штрафных баллов, которые тем выше, чем существеннее в отношении безопасности сама ошибка. Это позволит исключить субъективизм в оценке действий будущего водителя за рулем. Сумма штрафных баллов на обоих этапах должна быть не более 100.

Появятся теперь и временные водительские удостоверения. Введение их обусловлено целым рядом причин. Исследования, проведенные в нашей стране и за рубежом, показывают, что водители со стажем один—три года совершают до половины всех аварий. Показатель опасности (отношение числа ДТП к численности соответствующего контингента водителей) здесь в три—пять, а в экстремальных ситуациях и в 10 раз выше, чем у водителей, имеющих значительный стаж работы за рулем. Начинающие чаще принимают рискованные решения, переоценивают свои силы. Им свойственны импульсивность, отсутствие стабильного и осознанного контроля за своими действиями. Но если профессионалы имеют возможность после автошколы закрепить полученные навыки стажировкой под надзором наставника, каждодневной многочасовой ездой, то любители предоставлены тут сами себе, к тому же большинство из них ездит не круглый год и не более 2—3 часов в сутки. Стало быть, накопление необходимого опыта происходит у них медленнее, а полученные в автошколе навыки легко забываются. Необходимо, так сказать, дать им разбег, испытательный срок, ведь получение «прав» еще не свидетельствует об их полной готовности к любым ситуациям на дороге.

Поэтому водителям индивидуального транспорта, заканчивающим обучение по категории «В» (без права работы по найму), решено выдавать временные удостоверения сроком на два года, исключив из практики сложные ситуации: ночные поездки с 24 до 5 часов, пользование прицепом в течение всего испытательного срока и езду со скоростью более 70 км/ч, то есть то, с чем новичок пока не может справиться в силу своего недостаточного опыта. А через два года временное удостоверение обменивается на постоянное. Причем, отмечаю это особо, только при подтверждении практики вождения, которым будет считаться наличие регистрационных документов на принадлежащий человеку автомобиль или доверенности на право управления. Обмен не требует дополнительных экзаменов, если в талоне нет действующих предупреждений за нарушения Правил. Если же в талоне окажется одно или два действующих предупреждения, то обмен произойдет только после сдачи теоретического и практического экзаменов. При трех и более предупреждениях срок действия временного удостоверения продлевается еще на год. Не поможет — водителя могут направить на повторное обучение.

Ну а как быть тем автолюбителям, которые хотели бы повысить свое мастерство, но не для того, чтобы работать профессиональным шофером, а чтобы лучше водить машину на поворотах, скользкой дороге и т. д.? Научиться тому, чему самому на дороге учиться опасно. Или как, скажем, вспомнить азы вождения, если долгое время не сидел за рулем? Думаем, вопросы эти вполне правомерны, столь же важны и актуальны и решить их в состоянии спортклубы ДОСААФ, организовав, может быть, соответствующие платные курсы.

Как уже было сказано, получить водительское удостоверение возможно только после обучения в автошколе или на курсах. **Исключение сделано лишь для водителей, получающих категорию «А» или «В» (без права работы по найму), если они проживают в сельских местностях и отдаленных районах,** где нет таких организаций или курсы по подготовке водителей не могут быть организованы по объективным причинам. Важно только, чтобы это исключение не осталось исключением на бумаге. Видимо, областные организации ДОАМ должны тут проявить инициативу: проанализировать положение и дать свои представления в местные органы внутренних дел.

Обучение обязательно теперь **и при переподготовке водителей** с одной категории на любую другую, например с «В» или «С» на «D» и наоборот.

Более четко в новом Положении определен и **порядок допуска к экзаменам специалистов,** окончивших высшие или средние специальные учебные заведения, а также выпускников общеобразовательных школ. К сдаче экзаменов на категории «В» и «С» эти лица допускаются только в том случае, если в данных учебных заведениях обучение проводилось по соответствующим программам, согласованным с ГАИ, и если это было предусмотре-

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

но учебными планами подготовки водителей.

Пересмотрены в отношении качества подготовки водителей, повышения их профессионализма и другие разделы прежнего Положения. Так, на основе анализа аварийности, зарубежного опыта **повышен возрастной «ценз»** водителям автобусов до 21 года и водителям троллейбусов и трамваев до 20. Установлен **обязательный годичный стаж** имеющим категорию «В» или «С», кто хотел бы получить право на управление автомобилями категории «D». Кстати, водители категории «С» могут управлять лишь грузовыми машинами и перевозить груз, а также сопровождающих его лиц или технологические бригады численностью не более восьми человек (включая пассажиров в кабине). Перевозить группы людей свыше этого числа могут лишь водители, имеющие категории «С» и «D».

Больше прав и самостоятельности предоставлено теперь администрации предприятий, автохозяйств. Она может сама проверить водителя при найме на работу или при наличии у него перерыва в работе более года, а также направить его на стажировку по практическому вождению в конкретных условиях. Обязательного экзамена в ГАИ здесь теперь не потребуется.

Предусмотрен более жесткий порядок **медицинского переосвидетельствования** водителей, лишенных «прав» за управление машиной в нетрезвом состоянии. Оно должно быть обязательным, независимо от срока прохождения последней медицинской комиссии. Водительское удостоверение таким лицам возвращается только после сдачи теоретического и практического экзамена в ГАИ. При этом практический экзамен принимается на том транспортном средстве, которое определит ГАИ. Например, если водитель такси, имевший отметки «В», «С» «D» и «Е», был лишен по действующему законодательству права управления всеми этими категориями, то при возвращении ему удостоверения ГАИ вправе потребовать от него сдачи экзамена по вождению на автобусе или автопоезде.

Иным станет и порядок пересдачи экзаменов по вождению. Отныне может быть не более трех попыток. При этом после каждой переэкзаменовки обязательны дополнительные занятия по вождению не менее 5 часов, а после третьего раза положено пройти весь курс практической езды заново.

Если удостоверение будет утрачено, то на период оформления дубликата водителю после сдачи теоретического и практического экзаменов выдается талон сроком на месяц, который может быть продлен в некоторых случаях до трех месяцев. **Новый талон** к удостоверению **взамен утраченного или имеющего исправления и подчистки в отметках о нарушениях** выдается после сдачи теоретического экзамена.

Я остановился лишь на основных положениях нового документа, но и из сказанного, думается, видно, что упор на качество подготовки водителей, повышение требовательности к их профессиональному уровню поможет сделать движение более безопасным и надежным, соответствующим современному уровню автомобилизации.

В. МЕЛКИЙ,
начальник отдела Главного управления ГАИ МВД СССР

РАЛЛИ «ОТПУСК»

О чем не следует забывать в дальней дороге

Нет слов, путешествие на автомобиле или мотоцикле дарит нам массу впечатлений, не сравнимых с ездой, скажем, в поезде, с полетом в самолете. Если только путешествие это не превращается в изнуряющую гонку. Ну вот автомобиль «упакован», ничего, кажется, не забыто, можно ехать...

НЕ ГОНИ ЛОШАДЕЙ. Эти слова не раз встречались на страницах «За рулем», но мы снова возвращаемся к ним. Считаете ли вы особой честью преодолеть за один прием тысячу километров, крутить баранку от зари до зари, обгонять всех, кто движется впереди? Если да, то мы хотим сказать, что вы неопытный водитель. Риск, нервное перенапряжение, сгоревшее напрасно горючее не стоят того сомнительного выигрыша времени, который вы можете достичь. Наш совет: как только почувствуете в себе растущий азарт гонщика, остановитесь на обочине на минуту, посмотрите на себя со стороны, критическим глазом, и честно спросите: а чего, собственно, я хочу? Разве я не в отпуске?

Ученые установили, например, что при внезапном изменении ситуации на быстроту реакции водителя существенно влияет скорость движения. Чем она выше, тем хуже время реакции. При 50—70 км/ч оно в среднем на 0,8 секунды больше, чем в начале движения; если вы отвлеклись от дороги на окружающий пейзаж, то надо прибавить еще 0,25 секунды, а, посмотрев вдаль, перевели взгляд снова на дорогу перед автомобилем, прибавьте еще 0,15 секунды. Практические выводы? Надо увеличить дистанцию от тех, кто едет впереди и сзади, максимально мобилизовать внимание. Ну и, конечно, выбирать скорость с учетом не только экономии топлива, но и исходя из условий безопасности. 80—90 км/ч в этом смысле разумный предел.

КОВАРНЫЙ ПОПУТЧИК. Вы вылезли из машины, но уже ничто вас не интересует, не привлекает внимания, не радует. Ничто, кроме сна. Знакомое состояние, не правда ли? Это характерные признаки переутомления — естественная реакция организма на длительное пребывание за рулем, которое, как известно, требует повышенного внимания. В таком состоянии притупляется инстинкт самосохранения, искажается восприятие окружающей обстановки, нарушается точность действий. Причем все эти изменения происходят не вдруг, а постепенно, незаметно для самого человека. Уже на шестом часу работы, утверждают специалисты, отмечается заметное ухудшение многих важных психофизиологических качеств у всех без исключения водителей. Скажем, реакция замедляется на 5%, на столько же уменьшаются быстрота и диапазон наблюдения за дорожной обстановкой, сужается пропускная способность зрительного канала. Разброс времени реакции достигает 30%. Кофе, курение, слушание радио, разговор с попутчиком лишь в некоторой степени снижают ощущение усталости, но совсем снять утомление не могут. Лучший способ тут — работать в таком режиме, который соответствует вашим индивидуальным особенностям, «как все» — здесь не лучший довод. Специалисты рекомендуют после первого часа езды пятиминутный отдых, а после третьего и каждого последующего — по 15 минут.

ТЕМНАЯ НОЧЬ. Обратите внимание: только лишь на дорогу опустятся сумерки, водители большегрузных машин начинают искать место для ночлега. На стоянках, обочинах, где угодно, лишь бы не ехать, если нет особой надобности, в ночь. С чего бы это? Люди с большим стажем вождения понимают: никакие иллюзорные выгоды свободной дороги не идут в сравнение с тяжелыми последствиями ночных катастроф. Тогда как многие автолюбители считают, что управлять машиной или мотоциклом ночью намного легче, чем днем. «Вот теперь я наверстаю упущенное!» — говорят они себе. И жмут, фактически вслепую!

А ведь скорость должна соответствовать условиям видимости, ее же обеспечивает свет фар, но не пустынность дороги. К тому же ночь скрадывает от водителя бо́льшую часть необходимой ему информации, а оставшаяся малосодержательна, искажена и требует большего времени на осмысление. Ночью зрительное поле и острота видения значительно уменьшаются, особенно у пожилых водителей. Кажется, дорога свободна, знай только смотри вперед и нажимай на газ. Но оставленный кем-то автомобиль, случайный пешеход, мотоциклист, участок ремонтных работ, появляющиеся внезапно в лучах фар, — и сделать порой ничего невозможно. Замедленная реакция, высокая вероятность ослепления, отсутствие необходимой информации для принятия правильных решений — причин тут много. Скажем лишь, риск смертельного исхода ДТП в ночные часы в 10 раз выше, чем днем. Выход? Стараться ехать только в светлое время суток.

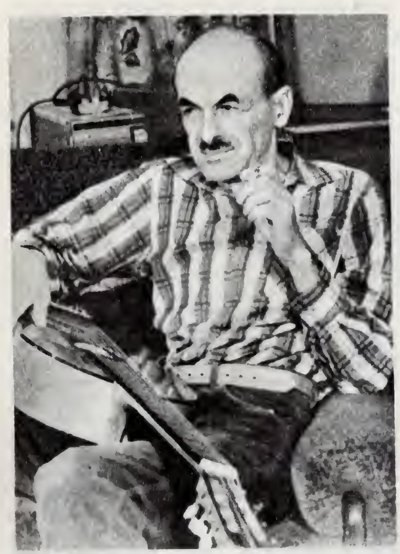
РОБИН БОБИН КОЕ-КАК ПОДКРЕПИЛСЯ НАТОЩАК... Правильное питание в дальней дороге тоже важно, оно играет не последнюю роль в предупреждении утомления. Это только кажется, что управлять автомобилем в дороге — значит ничего не делать. Водители не случайно отнесены к работникам среднего по тяжести труда, и питание всухомятку, которое так распространено в пути, может сыграть с вами плохую шутку.

В дальней дороге необходимо позаботиться о разнообразии рациона и режиме питания. Большие перерывы в еде в первую очередь сказываются на центральной нервной системе. Если по пути встречаются кафе, столовые, не следует ими пренебрегать. Незаменимы термосы, однако хранить в них пищу можно не более суток. Не забудьте захватить с собой свежие овощи, фрукты, они не только поставляют вам биологически активные вещества, витамины, но и помогают снять ощущение голода, а главное, побороть усталость и сонливость. Огурцы, помидоры, яблоки, сливы полезно жевать на протяжении всего пути, естественно, не злоупотребляя дозами. Свежезаваренный чай или кофе также обеспечивают нормальную трудоспособность, хорошую зрительную и двигательную реакцию. Но сказанное вовсе не означает, что надо брать пример с Робина Бобина, переедание тут так же нежелательно, как и питание всухомятку, оно влечет ослабление внимания и вводит свои коррективы в двигательные функции.

В дальней дороге совершенно необходима фляга с кипяченой водой, не следует пользоваться в пути случайными источниками, тем более брать воду из рек и озер. Старайтесь пить воды немного, лучше утолять жажду яблоками или свежими огурцами, соками.

НЕ ЗАБУДЕМ О ПЛЕЧЕ. Да-да, о том самом, которое оказывается ближним к окошку с опущенным стеклом и открытым ветровичком. Легкое, едва заметное, постоянное и такое приятное в жару воздушное течение внутри машины незаметно приводит к тому, что не только плечом, но и шеей пошевелить потом невозможно. Не устраивайте в салоне сквозняк, не садитесь за руль без рубашки, а в минуты отдыха массируйте впрок шею, плечи и руки.

Советы подготовлены М. ФИЛОНОВЫМ и кандидатом медицинских наук М. ГУРВИЧЕМ



Давайте понимать друг друга с полуслова

Б. Окуджава

— Булат Шалвович, думаем, представлять вас читателям нет необходимости. Видимо, лучше стоит объяснить, почему именно вас мы выбрали нашим собеседником. «Давайте понимать друг друга с полуслова...» — вот в чем дело. Нас привлекло именно это направление в вашем творчестве: вера в человеческое, в доброту. Вам не кажется, что эта позиция актуальна сегодня для дороги, дорожного движения?

— Пожалуй... Хотя, конечно, не дороги я имел в виду, когда писал эти строки. Но, очевидно, их можно воспринимать и таким образом. Умение понимать на дороге просто необходимо. Иногда кажется, что если бы не Госавтоинспекция, мы бы перебили друг друга.

— И тем не менее вы заядлый автолюбитель.

— Почти до пятидесятилетнего возраста я и не мечтал о собственном автомобиле. Считал себя рассеянным, несобранным человеком. Но накануне юбилея друзья подарили мне «Запорожец». С тех пор во мне что-то переменилось. Меня словно залихорадило. Каждую свободную минуту я тратил на то, чтобы изучать теорию, правила движения. В общем, сделался яростным автолюбителем, вы правы. Не раз думал, как обходился без машины раньше? Оказалось, что за рулем я совсем другой человек. Собранный, рассудительный и вполне дисциплинированный. Вышло, что вождение автомобиля поменяло мой характер в лучшую сторону.

— Скажите, вы сразу стали таким?

— Ну что вы. Когда я ездил на «Запорожце» и позднее, когда пересел в «Жигули», был довольно лихим водителем. Легко поддавался общему азарту «гонки», частенько нарушал правила. Почему-то не терпел, если кто-то пытался обогнать мою машину. Неведомо откуда возникала ревность к дорожным собратьям.

— И что же произошло потом?

— Однажды я ехал в машине приятеля на концерт. Сидел рядом на правах пассажира. Вижу, нас обгоняет «Волга». Говорю: «Давай быстрее!» А он спокойно отвечает: «Зачем? Я езжу так, как мне подсказывает мое душевное состояние». «Смотри, как все летят мимо!» — не унимался я. «Ну и пусть», — хладнокровно продолжал приятель. Обычный случай, обычный разговор. Но на меня он произвел какое-то магическое действие. В моем водительском мироощущении произошел крутой поворот. Теперь я уже не реагирую на обгоняющих. Лихость всегда приводит к нежелательным последствиям. Однажды зимой на Московской кольцевой дороге при резком торможении мои «Жигули» занесло. Ехавший сзади «пикап» ударил мой автомобиль в бок. Не помню, как потом доехал до дома, в тридцатиградусный мороз без переднего стекла. Вошел в квартиру. Опустился на стул и встать уже не мог. Горький опыт — лучший учитель.

— И все-таки, лихость, желание быть на дороге первым не неизбежность?

— Видите ли, мне кажется, это как болезнь, как «свинка», которой каждый из нас переболел в детстве. Потом уже приходят мудрость, рассудительность, человеколюбие, благожелательность. Многие в душе такие и есть, надо только перенести это на дорогу. Не уподобляться бездушным, быть выше мелочных обид и споров, не платить той же монетой.

— Вождение автомобиля помогло вам поменять характер в лучшую сторону. Как вы думаете, почему не со всеми это происходит?

— Думаю, дело тут не только в самом человеке. Дефицит хороших дорог, нормальных, хорошо видимых дорожных знаков, правильной организации движения, дефицит запчастей, сервисного обслуживания — все это способствует рождению дефицита культуры, бескорыстия во взаимоотношениях. «Ты мне — я тебе». Это жизненное правило многих людей нашло даже четкую формулировку. Но ее надо наполнить другим смыслом. Я тебе — добро, а ты мне.

Однажды на окраине Одессы меня остановил свисток инспектора. Оказывается, я проигнорировал знак «Въезд запрещен». Но знак-то был укрыт ветвями развесистого дерева! Ловушка! В другом случае, вечером, я ехал быстро, не заметив знака, ограничивающего скорость. В сумерках знак был не виден, не освещен. Инспектор снова укоряет меня. Вот и получается заколдованный круг. Мы не желаем влезать в шкуру другого, видеть его глазами. Этого же «правила» придерживаются нередко и должностные лица.

Как часто еще бывает, во время движения неожиданно видишь обнесенное легкой веревочкой место дорожных работ. Замечаешь, почти вплотную подъехав к нему и едва успев затормозить. В Англии я наблюдал, как в подобных случаях участки дорожных работ огораживали световой сигнализацией, ясно видимой даже днем. Кстати, там вместо белой разделительной полосы установлены катафоты. Разноцветные эти «фонарики» создают красивый светящийся пунктир, действующий не только предостерегающе, но и эстетично. У нас часто бездорожье объясняют недостатком материальных средств, а не недостатком понимания. Разве ценность человеческой жизни измеришь деньгами? В одной стране мне довелось сесть за руль. Незнакомый город, непривычная обстановка. Но я, новичок, ехал спокойно, без паники. Везде установлены четко различимые, ярко освещенные указатели. Все понятно с беглого взгляда.

— Вопрос, стало быть, не так прост, как кажется?

— Он сложный и простой одновременно и упирается в человечность, в людскую доброту, во взаимную заботу каждого о каждом. Если процветает хамство, отсутствует взаимоуважение, то беда следует тенью. Грубость в магазинах, в поликлиниках, в учреждениях почему-то стала чуть ли не нормой. Мы не уважаем своих коллег на дороге и тем портим себе жизнь. Сами недавно начинающие, мы злимся на других новичков, неумело делающих первые шаги на колесах. Всем известно, как трудно допроситься помощи на дороге. Часами стоишь, «голосуешь», а мимо, обдавая грязью, проносятся десятки, сотни грузовиков, легковушек, автобусов. А как трудно перестроиться на соседнюю полосу. Ни за что не пустят. Иногда оборачиваюсь и смотрю в лица таких «принципиальных» водителей. Они насуплены, будто я задолжал им тысячу рублей.

Недавно я зашел в службу автосервиса с обычным приветствием: «Добрый день!» Не подняв головы, чиновник произнес: «Что вам надо?» А всем нам надо, просто крайне необходимо, посмотреть друг другу в глаза. Улыбнуться. Даже если улыбаться не хочется. Протянуть руку помощи. Пожелать добра. Пора перестраиваться не только на полосах движения, чтобы ехать быстрее, но и в общественном сознании, в культуре наших взаимоотношений.

— «Давайте понимать друг друга с полуслова, чтоб, ошибившись раз, не ошибиться снова. Давайте жить, во всем друг другу потакая, тем более что жизнь короткая такая»?

— Что ж, будем считать, что именно этого я и хотел пожелать читателям журнала «За рулем».

Интервью вел Б. ВЕЛИЦЫН
Фото автора

ПЬЯН ИЛИ ТРЕЗВ?

Наш корреспондент беседует с заместителем начальника отдела Главного управления ГАИ МВД СССР полковником милиции Н. ТКАЧЕВЫМ.

— Николай Сергеевич, положительное влияние последовательной борьбы с пьянством и алкоголизмом ощущается во всех сферах нашей жизни. Дело это, бесспорно, крайне важное. О чем свидетельствует и наша редакционная почта, да, наверное, и ваша тоже. Но порой создается впечатление, что некоторые работники ГАИ действуют по принципу «лес рубят — щепки летят», мол, цель оправдывает средства. Такой подход к делу не может не вызывать беспокойства. Мы ни на йоту не умаляем значимости проводимых в стране мероприятий, в которых своя роль отведена и Госавтоинспекции, но ни один человек не должен быть привлечен к ответственности без вины.

— Полностью разделяю озабоченность редакции. Это требование ясно выражено в недавнем постановлении ЦК КПСС о дальнейшем укреплении социалистической законности и правопорядка, усилении охраны прав и законных интересов граждан. В нем подчеркнуто, что те грандиозные преобразования, которые происходят в стране, наведение порядка, повышение дисциплины и ответственности во всем должны осуществляться на основе строжайшего соблюдения принципов социалистической законности, уважения чести и достоинства граждан. Забота о человеке, человеческий фактор не случайно поставлены во главу угла нашей политики, партия придает им первостепенное значение. И мы стараемся, чтобы эти требования находили реальное воплощение в нашей работе. Поэтому все наши усилия направлены сейчас на повышение авторитета и ответственности местных органов ГАИ, на более тщательный, неформальный подход к заявлениям и жалобам граждан, на принципиальность и деловитость в разрешении спорных случаев, своевременность и оперативность принимаемых мер.

— Каков же характер жалоб по «антиалкогольной теме», которые приходится решать вашему отделу?

— В основном это просьбы разобраться в конфликте между инспектором и водителем в части обоснованности вынесенного наказания, то есть «пил или не пил». Поясню это характерным примером. Житель Петропавловска-Камчатского А. Видяев после медицинского освидетельствования был лишен водительских прав за управление автомобилем в нетрезвом состоянии. Однако, как пишет Видяев, в тот день он не употреблял спиртных напитков, но незадолго до проверки принял прописанную лечащим врачом настойку пиона, а она, мол, «содержит спирт и может вызвать соответствующий запах».

— Что же вы ему ответили?

— Что он обратился не по адресу. Дело даже не в том, что врачи основывают свои заключения не на одном только запахе, а определяют наличие алкоголя в организме. Сотруднику ГАИ по долгу выполняемых им обязанностей неважно, что пил водитель, какую реакцию может вызвать тот или иной напиток, лекарственный препарат, он обязан лишь не оставить без внимания признаки возможного опьянения, а находится ли человек в нетрезвом состоянии или нет, решать медикам. Поэтому, если кто-то не согласен с результатами обследования, проведенного в медицинском учреждении, как это было в данном случае, ему следует обращаться не в ГАИ, а, скажем, в горздравотдел. Органы здравоохранения в установленном порядке рассмотрят обстоятельства обследования и дадут соответствующее заключение. Только на таком основании ГАИ вправе возвратить водительское удостоверение.

— То, о чем вы сейчас сказали, проясняет многое. Но вот вопрос: как инспектор должен устанавливать признаки опьянения? Читатели пишут нам, что для этого часто используются всевозможные кульки, пакеты, стаканы, а то и просто сложенные горстью руки инспектора. Насколько правомочны, хотя бы с гигиенической точки зрения подобные методы?

— Конечно же, они недопустимы во всех смыслах, да и малоэффективны. У инспектора должно хватить профессионализма, знаний, чутья, если хотите, чтобы другими способами разобраться в состоянии водителя. Наконец, у дорожно-патрульной службы есть трубки «контроль трезвости».

— А если «трубка не показала», а инспектор все равно утверждает, что водитель пьян? Или трубка среагировала, но водитель настаивает на медицинской экспертизе, а инспектор отказывает в этом, говоря, что «ему и так все ясно»? К примеру, А. Остапову из Ташкента в течение нескольких часов пришлось обращаться то к руководству ГАИ города, то в наркологический диспансер, прося лишь об одном, чтобы его освидетельствовали по всем правилам. Однако в ГАИ ему отвечали, что верят своим сотрудникам, а в диспансере, что не могут проводить обследование без работников ГАИ. К тому же был выходной день. А в понедельник Остапову заявили, что время ушло и доказать что-либо невозможно. Только после вмешательства журнала прокуратура города отменила незаконное наказание и водителю вернули удостоверение.

— Это, конечно, безобразие, и, уверяю, такие случаи — досадное исключение, а не правило. Конечно же, наказание должно быть обосновано, аргументировано и понятно всем, а не только одному инспектору. В этом суть воспитательного значения той большой и важной работы, которую мы проводим. Подчеркиваю, даже если инспектор уверен в своей правоте и трубка «контроль трезвости» или иные приборы подтверждают его предположение, а водитель настаивает на том, что трезв, его обязаны по существующему положению обследовать до конца, то есть провести освидетельствование в соответствующем медицинском учреждении, где это сделает врач. Если инспектор отказал в таком освидетельствовании, его решение аннулируется и он ответит за свои действия.

Когда же, как вы говорите, трубка не показала, а инспектор сам настаивает на дальнейшей проверке, то тут следует исходить из той задачи, которую он призван решать. Оградить дорогу от пьяного непросто, и ошибки в этом деле неизбежны. Думаю, это всем понятно, инспектор тоже ведь не бог, да и методы сокрытия нетрезвого состояния, используемые водителями, становятся все более изощренными. Так что окончательное решение и в этом случае за медицинскими работниками. Бывает, разумеется, что первоначальный «диагноз» не подтвердился. Другое дело, если у инспектора подобные промашки часты, тут уж руководство обязано заинтересоваться его квалификацией.

— Николай Сергеевич, мы знаем, каким хитрым бывает пьяный водитель, в какие шкуры рядится. Вовремя обнаружить его на дороге и обезвредить — задача, согласны, трудная. В этом смысле роль всевозможных рейдов и целевых проверок вряд ли переоценишь. Но иногда эти в принципе необходимые и важные мероприятия превращаются в своего рода облавы, когда проверке подвергаются все подряд без разбору, что оскорбляет достоинство людей. Что вы скажете на это?

— Только одно: видимо, некоторые товарищи на местах еще не понимают, в чем суть подобных мероприятий. Вы правильно заметили, рейды оказывают нам значительную помощь в профилактике нарушений, но это вовсе не означает, что дано право подвергать экспертизе всех и каждого. Все должно оставаться в рамках законности. Скажем, когда проводят рейды по выявлению технического состояния автомобилей, не останавливают ведь весь поток, а задерживают лишь машины с какими-то признаками неисправностей. То же самое и здесь. Законность, такт, уважение прав и достоинства человека никто не отменял.

— В почте редакции немало писем, авторы которых выступают за ужесточение наказания тех, кто садится за руль нетрезвым. Ваше мнение на этот счет?

— Это, на мой взгляд, не решает проблему. Надо, чтобы употребление спиртных напитков вообще всегда расценивалось как аморальное, антиобщественное явление. Тем более за рулем. Тут уж смягчающих вину обстоятельств нет и быть не может в принципе, руль и алкоголь понятия несовместимые. Решительность и принципиальность в этом вопросе уже принесли свои плоды. За прошедший год на 30% уменьшилось число происшествий, совершенных пьяными водителями, снизилась тяжесть последствий, меньше стало погибших и раненых, и та поддержка, которую мы находим в значительной части писем и в адрес ГУ ГАИ МВД СССР, требование покончить с любителями алкоголя за рулем подтверждает, что мы на правильном пути.

— Исходя из этого, мы и просили вас дать интервью. Хотелось, чтобы беседа рассматривалась как наше общее желание помочь ГАИ скорее навести порядок на дорогах, сделать их более безопасными, а вместе с тем, чтобы непростая и крайне важная задача по борьбе с пьянством на дорогах решалась строго на основе соблюдения высоких принципов гуманности и законности, истинной заботы о человеке, как того требует время.

— В свою очередь, мы надеемся, что и водители проявят больше понимания и сознательности в этом деле. Тогда меры, о которых мы говорили, скажутся положительно на оздоровлении нравственного климата, на общей дисциплине, а значит и на аварийности в целом.

Беседу вел В. КОЛЬБАХ

Кто виноват?

ПО ЧУЖОМУ РАСЧЕТУ

Как известно, обгон — наиболее сложный экзамен водительского мастерства. Здесь больше всего возможностей для ошибок. Причем вероятность совершить их многократно увеличивается, если к обгоняемому и обгоняющему прибавляется третий — водитель встречного автомобиля. А когда есть еще и четвертый, ситуация зачастую становится аварийной.

Об этих так называемых обгонах за лидером, когда на хвост обгоняющему садится непрошеный спутник, который буквально дышит ему в затылок, то есть обгонах по чужому расчету, и пойдет речь. В чем опасность таких ситуаций?

Прежде всего в том, что водитель, действующий по чужому решению, неминуемо обречен на опоздание со всеми вытекающими отсюда последствиями. Он всегда оказывается в наиболее трудном положении: ему, как правило, не хватает времени, не остается возможности для принятия экстренных мер. И не только в тех ситуациях, когда маневр идет, что называется, впритык и лидер еле успевает в последний момент уйти на свою сторону, оставляя повисшего на хвосте нос к носу со встречным.

Нередко бывает и так, что еще в начальной фазе лидер просчитывается, выбирает момент для обгона неудачно, и тогда тот, кто сидит у него на хвосте, отрезает ему последнюю возможность исправить ошибку. Столкновение с «прилипалой» в этом случае неизбежно. Именно в такой ситуации оказался водитель «Волги» (мы воспроизвели ее по данным письма в редакцию, вы видите ее на рисунках). А написал нам об аварии другой водитель — А. Руднев из Жданова. Тот, что пошел на обгон вслед за лидером, полагаясь на его расчеты.

Трасса Донецк—Жданов на 26-м километре представляла в то время обычную двухполосную дорогу; половина ее была закрыта для ремонта, и движение в обоих направлениях осуществлялось по одной стороне. Обе машины двигались со скоростью 30 км/ч. Нагнав гужевую повозку, водитель «Волги» включил левую «мигалку» и приступил к обгону. Вслед за ним пошел на обгон водитель «Москвича» Руднев (рис. 1). «Волга» почти поровнялась с повозкой, а машина Руднева уже пересекла линию разметки, как стало ясно, что осуществить задуманное не удастся: слишком близко встречный автомобиль. Надо было уходить от него, и водителю «Волги» не оставалось ничего другого — не сталкиваться же лоб в лоб! — как буквально «подсунуть» (так пишет Руднев) свою машину под напиравший сзади «Москвич» (рис. 2). От удара «Волга» выехала на встречную полосу и через 24 метра врезалась в другой «Москвич», тот самый, что шел ей навстречу и к тому времени уже остановился у края дороги (рис. 3).

Описав это происшествие, Руднев считает себя ответственным лишь за то, что неправильно выбрал дистанцию, и поясняет: «Если бы на месте водителя «Волги» оказался более опытный водитель, второго столкновения не было бы». И приводит расчеты, к слову сказать, арифметически верные. Однако ответственность за две разбитые машины возложили только на него, Руднева. Справедливо ли?

Думаем, да. Расчеты, которые приводит Руднев, подтверждают лишь теоретически, что второго столкновения можно было избежать. Но все дело в том, что ситуация из штатной переросла в экстремальную, если пользоваться терминологией космонавтов. А в таких случаях возникают другие, более важные для понимания случившегося вопросы: почему авария произошла, кто создал аварийную обстановку? И только потом, если нужно, определяют, как должны были действовать и правильно ли поступали в данной ситуации другие. Иными словами, требуется определить первопричину, источник происшествия.

Ошибки на дорогах могут быть как главными, следствием которых и явилась собственно авария, так и вторичными, появившимися уже в результате развития сложившейся аварийной обстановки. Очень часто, лишь выйдя на обгон, водитель обнаруживает, что момент для этого был выбран неудачно. Ошибка? Безусловно. Но ее еще можно исправить. Притормозив и вернувшись на свою сторону, как это в сотнях, в тысячах подобных ситуаций и бывает.

«Если бы водитель «Волги» не подсунул мне свою машину, я бы не ударил ее», — считает Руднев. Но корень зла нам видится в другом. Если бы сам Руднев не понадеялся на водителя «Волги» и не пошел вслед за ним на обгон, а, как и полагается в таких случаях, дождался, когда тот закончит маневр, и только после этого решал, как ему поступить, не было бы ни первого, ни второго столкновения. Стало быть, авария произошла прежде всего потому, что один водитель помешал другому благополучно отказаться от опасного обгона. И тем создал аварийную обстановку.

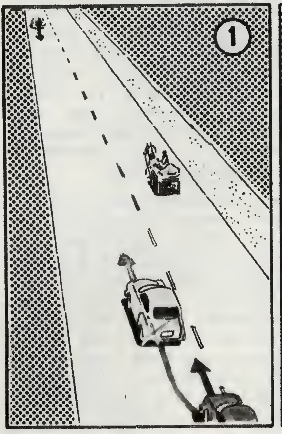
А раз обстановка стала аварийной, то, как будет действовать в ней другой водитель, целиком зависит уже от его субъективных качеств. Удастся ему принять единственно правильное решение, выйти из экстремальной ситуации с честью — прекрасно, не удастся — увы. Но обвинять его за это было бы неверно.

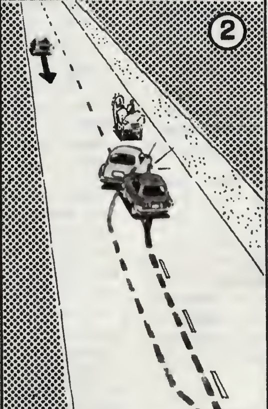
Принятое Рудневым в расчетах время реакции водителя 0,8 секунды относится лишь к тем случаям, когда тот может загодя обнаружить опасность и заблаговременно оценить ее. А такой возможности у водителя «Волги» после первого столкновения не было, он попал в аварийную ситуацию и, судя по всему, уже не смог ничего предпринять. За что же его винить?

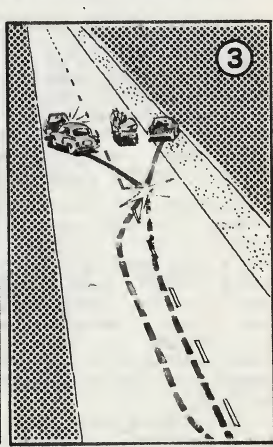
Тот, кто создал на дороге аварийную обстановку, и должен нести ответственность за все наступившие затем последствия. Такой подход к расследованию происшествий представляется наиболее справедливым во всех случаях, в том числе и в этом.

Как видим, обгон по чужому расчету таит в себе много ловушек и опасностей, избежать которые практически далеко не всегда удается. Вот почему хочется повторить: каждое решение на дороге, тем более связанное с обгоном, должно приниматься каждым водителем самостоятельно. Тем более когда ситуация оценена неправильно или внезапно изменилась.

Описанная читателем авария наводит и на другие размышления. Прежде чем начать обгон, важно не только убедиться, что весь путь впереди свободен и что не будет создано помех другим, но и посмотреть назад: нет ли там непрошеного напарника. И если таковой обнаруживается, то лучше, видимо, отказаться от обгона, предоставив тому водителю возможность совершить маневр первым. Никогда, ни в чем и нигде не полагаться на чужие расчеты. Во всех случаях они должны быть только собственными. Нельзя выпускать руль управления ситуацией из своих рук.







С. ЛИТИНСКИЙ,
кандидат технических наук

ЗА СТРОКОЙ ПРАВИЛ

Комментируем новую редакцию Правил дорожного движения

Обгон и встречный разъезд. Напомним, что мы имеем дело теперь с новым понятием обгона. Ныне это не просто опережение одним транспортным средством другого и даже не этот же маневр, но связанный с выездом из занимаемого ряда, а лишь такое опережение, для которого приходится частично или полностью занять полосу встречного движения. А это будет происходить в основном на двух- и трехполосных дорогах, ибо на четырехполосных и еще более широких вообще запрещено выезжать на ту сторону дороги, что предназначена для встречного движения. Об этом было сказано раньше, в пункте 10.2, да и вообще трудно предположить, что на таких магистральных дорогах не будет разметки, которая запретит выезд на левую сторону.

В общем, про обгон теперь говорить проще. Нет речи об обгоне справа. Нет исключения, разрешающего обгонять мотоциклистов в зоне действия знака «Обгон запрещен». Прежде имели в виду, что мотоцикл можно обогнать, не выезжая на полосу встречного движения, но это и сейчас разрешается, поскольку это вообще не обгон. В то же время если для обгона мотоциклиста приходится выезжать на полосу встречного движения, это создает такие же угрозы безопасности, как и при обгоне любого другого транспортного средства.

Хочется привлечь внимание к новой редакции основополагающего пункта этого раздела — 12.1. Вроде бы, в нем перечислены уже известные всем условия, при которых водитель может выполнять обгон. Да, известные. Но в новой последовательности. И это не простая формальность, это намеренное акцентирование определенного порядка выполнения маневра.

Посмотрите, не о встречном водителе Правила начинают разговор с тем, кто решил приступить к обгону. Сначала убедитесь, что никто не начал обгона раньше вас и вы не станете ему помехой. Затем посмотрите, не подал ли сигнал поворота водитель, которого вы намеревались обогнать. Если подал, этого делать уже нельзя. Когда позволяет обстановка, можно перестроиться вправо, но это уже не обгон.

Если первые два условия соблюдены, вот тогда и решайте задачу со встречным водителем: успеете без помех для него завершить маневр или нет. Наконец, последнее требование — при завершении обгона у вас должна быть возможность вернуться на прежнюю полосу, не создавая помех обгоняемому водителю, то есть не подрезая ему путь, не вынуждая тормозить. Обращаю на это внимание особо, потому что, к сожалению, на наших дорогах жива еще силовая манера езды, когда обгоняющий при появлении встречного автомобиля просто вклинивается в строй, рассчитывая на удачу и авось, ставя других водителей в неприятное, если не сказать больше, положение. Так ездить нельзя, и культурный водитель никогда этого себе не позволит.

Запрещение обгонять на перекрестках имеет теперь только одно исключение — для дорог, являющихся главными по отношению к пересекаемым.

«Остановка и стоянка». Если в нескольких словах охарактеризовать существо перемен в этом разделе, я бы сказал так: в пределах возможного предприняты новые шаги к тому, чтобы облегчить, как говорится, жизнь водителю при необходимости сделать остановку или стоянку. А, надо признаться, в городах это сегодня непростая проблема — выкроить на дороге место для автостоянок так, чтобы и водителю было удобно, и другим не помеха. Вернее — не очень большая помеха: конечно, любая остановка автомобиля на дороге снижает ее пропускную способность, но без этого не обойтись. Вот почему запретов в этом разделе Правил стало поменьше.

Теперь, например, остановка и стоянка на левой стороне дорог с односторонним движением в населенных пунктах разрешена независимо от того, есть ли слева тротуар. Рассчитывают, что это существенно увеличит возможности в организации стоянки на улицах наших городов, где проблема наиболее остра. Только хочу обратить внимание всех, что речь в данном пункте Правил (13.1) идет именно о дорогах с односторонним движением, а не об отдельных проезжих частях, между которыми разделительная полоса или бульвар. На них, разумеется, как и прежде, слева ни останавливаться, ни стоять автомобилю или мотоциклу нельзя.

Пункт 13.1 надо рассматривать в контексте требований к расположению транспортных средств на проезжей части дорог, которые изложены в пункте 10.4. А в нем, напомню, говорится следующее. Если дорога с односторонним движением имеет три полосы и более, то грузовые автомобили полной массой свыше 3,5 тонны слева могут останавливаться только для разгрузки или загрузки, а для стоянки, стало быть, они должны отъезжать на правую сторону к тротуару или на обочину.

Далее. Легковые автомобили и мотоциклы могут использовать для стоянки тротуар не только тогда, когда это предусмотрено знаком 5.15 «Место стоянки» и соответствующими табличками под ним, но и в любых случаях, если их стоянка на краю тротуара с полным или частичным заездом на него не будет помехой для движения пешеходов. Скажем, можно заезжать в просвет между деревьями, посаженными у края тротуара. Раньше это запрещалось. При необходимости порядок размещения транспортных средств на такой стоянке может быть определен упомянутыми выше дорожными знаками и разметкой (пункт 13.5).

Снова разрешили остановку и стоянку на перекрестках, если это будет сделано не ближе 5 метров от края пересекаемой проезжей части.

Наконец, запрещение стоянки ближе 100 метров от железнодорожных переездов сохраняется дальше только для дорог вне населенных пунктов, а в них эта зона уменьшена до 50 метров (пункт 13.8).

По общему правилу останавливаться и стоять на проезжей части транспортные средства должны в один ряд у тротуара параллельно его краю. В два ряда могут стоять лишь мотоциклы без коляски, мопеды и велосипеды. И только в местах, где конфигурация или большая ширина проезжей части таковы, что и стоящее под углом к проезжей части транспортное средство не станет препятствием для движения других, можно поставить автомобиль и таким способом (пункт 13.2).

Прежде чем покинуть свое место в машине и оставить ее на какое-то время, водитель обязан принять необходимые меры, чтобы она не начала самопроизвольно двигаться, чтобы ею не мог пользоваться посторонний (пункт 13.4). К сожалению, еще немало дорожно-транспортных происшествий, порой тяжких, из-за пренебрежения элементарными мерами предосторожности. То автомобиль вдруг покатился на небольшом уклоне, а выясняется, что «ручник» был затянут не до конца, низшая передача не была включена. То он окажется в руках угонщика, потому что водитель легкомысленно не только не запер дверь, но даже ключ оставил в замке зажигания.

Теперь перейдем к пунктам, где перечислены случаи, когда запрещены остановка и стоянка или только стоянка.

Нельзя даже останавливаться на трамвайных путях или в непосредственной близости от них, если такими действиями могут быть созданы помехи движению трамваев. Раньше этой нормы не было, запрещалась только стоянка.

В перечне мест, где запрещена стоянка, только одно дополнение. Сюда причислили мосты, эстакады и путепроводы. Отныне на них можно делать только остановку.

Фразы о запрещении стоянки в местах выезда из дворов и ближе 5 метров от них теперь в Правилах нет, но эта мысль нашла отражение в такой записи: запрещена стоянка там, где она сделает невозможным не только движение, но и въезд или выезд других транспортных средств.

В остальном требования все те же.

Хотел бы подчеркнуть в заключение, что более «мягкий» режим в правилах остановки и стоянки предполагает более высокую сознательность и ответственность самих водителей. Каждому надо помнить, что он на дороге не один, всегда думать об окружающих его людях и, как того требует пункт 1.6 Правил, стараться поступать так, чтобы не доставлять другим участникам движения лишних неудобств, не создавать им опасности или помех.

М. АФАНАСЬЕВ,
заместитель начальника лаборатории безопасности дорожного движения ВНИИ МВД СССР

«ДНЕМ С ОГНЕМ»

В опубликованном под таким названием материале («За рулем», 1987, № 3) редакция поставила ряд вопросов, касающихся практического применения нового требования Правил дорожного движения, обязывающего мотоциклистов ездить в любое время суток с включенным светом фар. Вот изложение официальных ответов на них.

Главмотовелопром Министерства автомобильной промышленности СССР:

Генераторы на мотоциклах с аккумуляторной батареей, выпускаемых отечественными заводами и фабрикой ЯВА, при эксплуатации днем с включенной фарой и габаритными огнями действительно не обеспечивают положительный баланс электроэнергии, особенно на мотоциклах старых моделей.

Включение в Правила дорожного движения пункта 8.8 — односторонний акт МВД СССР, не согласованный с организациями, выпускающими мототехнику и электрооборудование к ней. Принципиальные электрические схемы выпускаемых в настоящее время мотоциклов обеспечивают включение света фар только одновременно с габаритными огнями, что приводит к еще большему расходу электроэнергии, особенно на мотоциклах с коляской. Для выполнения нового положения Правил дорожного движения требуется увеличение мощности генераторов и снижение минимальной частоты вращения коленчатого вала, при которой генератор начинает отдавать номинальную мощность. Мотоциклетным заводам дано указание при разработке новых моделей учесть необходимость обеспечения положительного баланса электроэнергии мотоцикла для езды с постоянно включенным ближним светом фар.

В настоящее время принятие пункта 8.8 Правил дорожного движения не подкреплено конструкцией мототехники. Эксплуатация мотоциклов в таком режиме потребует резкого увеличения выпуска в качестве запчастей аккумуляторных батарей, ламп и других комплектующих изделий, что промышленность пока обеспечить не в состоянии.

Главное управление ГАИ МВД СССР:

В ответ на выступление журнала сообщаем, что местным органам ГАИ разослано разъяснение по применению новой редакции Правил дорожного движения. В нем, в частности, говорится, что в связи с тем, что на некоторых моделях мотоциклов при постоянной эксплуатации с включенным светом фары не обеспечивается положительный баланс электроэнергии и происходит разряд аккумуляторных батарей, к соблюдению указанного требования следует подходить дифференцированно с учетом конструктивных особенностей мотоциклов, особенно при эксплуатации их в городских условиях.

ЕЩЕ ОБ ОЦЕНКЕ РАСХОДА ТОПЛИВА

Предыдущая часть нашей беседы состояла в основном из предостережений — как не впасть в ошибку при оценке расхода бензина. Сегодня поговорим о том, что и как можно сделать, чтобы проверить свою машину на соответствие данным заводской характеристики и разобраться в причине отклонений, если таковые обнаружатся. Оговоримся сразу: рассматриваемые ниже примеры не просты, особенно для новичка. Но мы и не хотим призывать читателей непременно их использовать. Смысл скорее в том, чтобы показать сложность корректной оценки потребления бензина и пояснить суть «официальных» цифр.

В соответствии со стандартами заводы приводят три контрольные цифры потребления бензина: для так называемого городского цикла и при движении со скоростями 90 и 120 км/ч. Первый показатель сразу отставляем в сторону: его определяют не в дорожных условиях, а на стенде с беговыми барабанами. Скорость 120 км/ч просто не нужна, поскольку она превышает лимит, установленный правилами движения. А вот к расходу на скорости 90 км/ч можно, так сказать, прицепиться.

Измеряют его при равномерном, установившемся движении на заданной скорости по сухому горизонтальному участку дороги с хорошим покрытием. Погода должна быть тихой, безветренной. Протяженность мерного участка дороги может быть равна километру или более, но в любом случае расстояние между граничными вешками надо знать точно.

Проверяемый автомобиль не должен иметь явных неисправностей. Нагрузка — максимальная, указанная в заводской характеристике (в качестве балласта удобно использовать мешочки с песком). Давление в шинах проверяют и доводят до нормы. Перед испытанием машину прогревают интенсивной ездой в течение получаса. Во время контрольного заезда стекла и люки салона должны быть по возможности закрыты, чтобы не создавать лишнего аэродинамического сопротивления.

Обеспечить все перечисленные условия в большинстве случаев можно. Сложнее другое: точно измерить дозу бензина, израсходованную в границах мерного участка. Для этого неизбежно придется смастерить хотя бы самое примитивное приспособление. Конкретных решений может быть очень много, определяются они в основном наличием подходящих деталей и материалов. В качестве толчка к изобретательству упомянем два возможных варианта.

В один конец стеклянной трубки с внутренним диаметром 30—40 мм и длиной около полуметра вставляют пробку со штуцером, на который надет бензостойкий шланг длиной 1,5—2 метра. К трубке прикрепляют полуметровую линейку. Применяют это устройство следующим образом. Прогретую машину останавливают на достаточном удалении от контрольного участка, заполняют бензином мерную емкость и присоединяют шланг к бензонасосу вместо штатного трубопровода (его нужно заглушить пробкой, чтобы бензин из бака не могли литься на землю). Заполненную мерную трубку вносят в салон, где ее должен держать в руках помощник; шланг будет идти в подкапотное пространство через оконную форточку и щель неплотно закрытого капота. Все эти операции нужно проделать быстро, чтобы машина не остыла. Затем водитель пускает мотор, разгоняет автомобиль и выводит его на режим равномерного движения со скоростью 90 км/ч.

В момент, когда машина проходит мимо начальной вешки, помощник замечает миллиметровое деление линейки, против которого находится уровень бензина в стеклянной трубке. Вторую заметку он делает в конце контрольного участка дороги. Кроме того, помощник должен засекать секундомером время прохождения участка: это позволит определить фактическую скорость, а не полагаться на показание стрелки спидометра. Расход же вычисляют, поделив объем трубки между конечной и начальной отметками на длину пути. Опыт повторяют несколько раз в противоположных направлениях; перед каждым стартом машину нужно подогревать форсированным пробегом в течение нескольких минут.

В целом все это хлопотно, да и погрешность замеров может быть ощутимой, но ориентировочные данные получить можно. Если же речь идет не о разовом опробовании, а, скажем, об интересах целой группы автомобилистов, прибор можно несколько усовершенствовать, применив перекидной кран. В начале замера его перебрасывают в положение «питание из прибора», а в конце — обратно. Вследствие этого линейка становится ненужной, сосуд может иметь любую форму, а объем израсходованного из него бензина определяют доливкой до начального уровня (метки) при помощи мензурки.

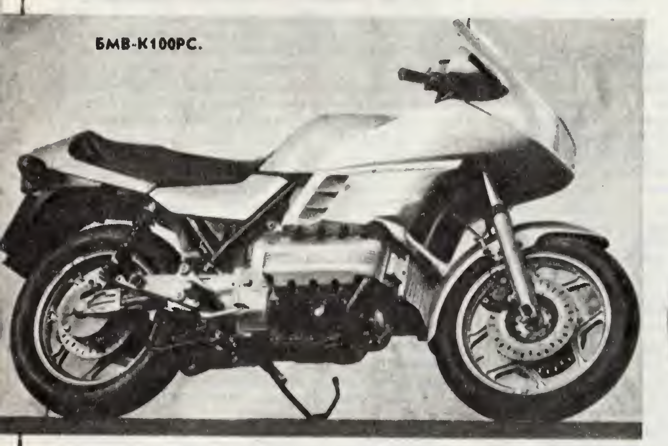
Но обратимся к итогам эксперимента. Предположим, что расход получился заметно больше предписанного — настолько, что погрешности замера тут ни при чем. Тогда предстоит решить: виновен ли в этом двигатель со своими системами или в ходовой части есть какое-то дополнительное вредное сопротивление, требующее затрат мощности. Проверить последнее обстоятельство не столь уж сложно; оно характеризуется так называемым выбегом, то есть длиной пути, который автомобиль проходит накатом от заданной начальной скорости до полной остановки.

Схема действий такова. Машину готовят к испытанию, как говорилось выше. Только нагрузка ее меньше — водитель и один пассажир. Дорожные условия прежние. В ходе подготовки нужно также проверить правильность показаний стрелки спидометра, замеряя время прохождения километрового участка с установившейся скоростью 50 км/ч. Повторив прикидку несколько раз, замечают положение стрелки, соответствующее действительному значению этой скорости. Теперь можно приступать непосредственно к эксперименту. Поровнявшись с вешкой при фактической скорости 50 км/ч, быстро выжимают сцепление и включают нейтральную передачу; машина должна катиться до полной остановки. Если выбег получился меньше 350 метров — сопротивление качению у автомобиля повышено. В этом случае нужно проверять колесные узлы, агрегаты трансмиссии. Нормальный выбег — 400 метров и более. Если же при этом расход топлива велик, нужно диагностировать двигатель с его системами.

Необходимо, однако, обратить внимание на следующее. Автомобили разных марок и моделей различаются массой, аэродинамикой, другими индивидуальными особенностями; соответственно для каждой модели существует свой норматив выбега, а указанные выше цифры следует считать сугубо ориентировочными. Кроме того, большое влияние на выбег оказывает тип шин, которыми укомплектован автомобиль. Поэтому наиболее объективно и точно можно судить о состоянии своей машины, если известно, каким был ее выбег прежде, в период безупречного «здоровья». К тому же при такой сравнительной проверке можно в известной мере пренебрегать стандартными условиями, точнее — устанавливать и соблюдать свои собственные. Допустимо даже вместо определения выбега применять так называемый метод скатывания: машину ставят в обозначенном месте на уклоне, за которым следует горизонтальный участок дороги, и отпускают тормоз. Естественно, что она прокатится тем дальше, чем меньше ее сопротивление качению.

В МИРЕ МОТОРОВ

МОТОЦИКЛ ГОДА



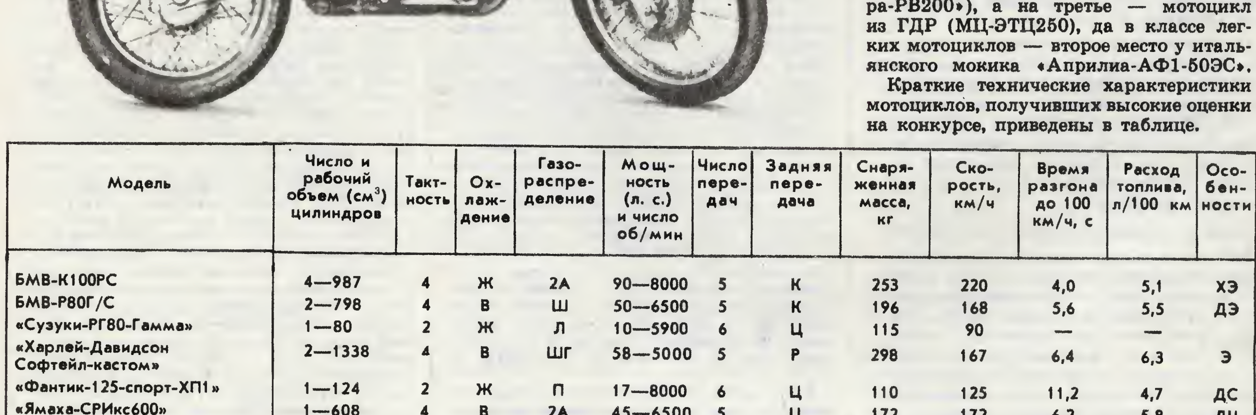
БМВ-К100РС.



«Фантик-125-спорт-ХП1».

Уже одиннадцать лет западногерманский журнал «Моторрад» проводит среди своих читателей анкетный конкурс «Мотоцикл года». Заметим, что в западноевропейских странах, где продается этот журнал (ФРГ, Австрия, Голландия, Испания, Италия, Финляндия, Франция), ассортимент моделей достигает нескольких сотен. Он включает не только машины западноевропейского производства, но и немалое количество японской техники, а также мотоциклы из США, ГДР, ЧССР, КНР.

Большинство читателей журнала — жители ФРГ, и это, естественно, сказывается на оценках, тем более что в стране сейчас функционируют лишь четыре мотоциклетные фирмы — БМВ, «Геркулес», «Хорекс», «Майко». Известную роль в определении лучших играет и мода на тяжелые скоростные машины, которым многие отдают предпочтение, а также возможности рекламы тех или иных мотоциклетных фирм.



БМВ-Р80Г/С.

Анкета «Моторрада» охватила около 360 тысяч читателей (при тираже 200 тысяч), которые называли не только абсолютно лучший, по их мнению, мотоцикл среди всех моделей, но и лучшие в отдельных классах. В ФРГ дорожные мотоциклы делятся на классы в зависимости не от рабочего объема, а от мощности двигателя. Кроме того, существуют классы легких машин (80-кубовые мокики, мопеды, мотороллеры), мотоциклов «эндуро» (для езды по проселочным дорогам) и так называемые «чопперы» — машины с высоко поднятым рулем, большим вылетом передней вилки, глубокой посадкой водителя.

Среди мотоциклов, попавших в тройку лучших в каждом классе, доминирует продукция фирм из Японии и ФРГ. Только в классе до 17 л. с. на первое и второе место вышли итальянские машины («Фантик-125-спорт-ХП1» и «Джилера-РВ200»), а на третье — мотоцикл из ГДР (МЦ-ЭТЦ250), да в классе легких мотоциклов — второе место у итальянского мокика «Априлиа-АФ1-50ЭС».

Краткие технические характеристики мотоциклов, получивших высокие оценки на конкурсе, приведены в таблице.

Модель	Число и рабочий объем (см^3) цилиндров	Тактность	Охлаждение	Газораспределение	Мощность (л. с.) и число об/мин	Число передач	Задняя передача	Снаряженная масса, кг	Скорость, км/ч	Время разгона до 100 км/ч, с	Расход топлива, л/100 км	Особенности
БМВ-К100РС	4—987	4	Ж	2А	90—8000	5	К	253	220	4,0	5,1	ХЭ
БМВ-Р80Г/С	2—798	4	В	Ш	50—6500	5	К	196	168	5,6	5,5	ДЭ
«Сузуки-РГ80-Гамма»	1—80	2	Ж	Л	10—5900	6	Ц	115	90	—	—	
«Харлей-Давидсон Софтейл-кастом»	2—1338	4	В	ШГ	58—5000	5	Р	298	167	6,4	6,3	Э
«Фантик-125-спорт-ХП1»	1—124	2	Ж	П	17—8000	6	Ц	110	125	11,2	4,7	ДС
«Ямаха-СРИкс600»	1—608	4	В	2А	45—6500	5	Ц	172	172	6,2	5,8	ДЧ
«Ямаха-СР500»	1—499	4	В	А	27—6000	5	Ц	167	142	8,3	4,4	

Условные обозначения: А — распределительный вал в головке цилиндров; 2А — два распределительных вала в головке цилиндров; В — воздушное охлаждение; Г — гидравлические толкатели; Д — дуплексная рама; Ж — жидкостное охлаждение; П — распределение кромкой поршня; К — карданная передача; Л — лепестковый клапан; Р — передача зубчатым ремнем; С — раздельная система смазки; Х — хребтовая рама; Ц — центральная пружина задней подвески; Ч — четыре клапана на цилиндр; Ш — штанговый привод клапанов; Э — электростартер; прочерк означает отсутствие данных.

«Сузуки-РГ80-Гамма».



«Харлей-Давидсон Софтейл-кастом».



«Ямаха-СРИкс-600».



«Ямаха-СР500».



Итоги конкурса «Мотоцикл 1987 года». Абсолютная оценка (а. о.) независимо от класса машин: 1. БМВ-К100РС (ФРГ); 2. «Ямаха-ФЗР-1000-генезис» (Япония); 3. «Хонда-ВФР750Ф» (Япония); 4. «Ямаха-ФЖ1200» (Япония); 5. «Сузуки-ГСИкс-Р1100» (Япония).

Победители в отдельных классах: свыше 50 л. с. — БМВ-К100РС (ФРГ); до 50 л. с. — «Ямаха-СРИкс600» (Япония) и 19-е место в а. о.; до 27 л. с. — «Ямаха-СР500» (Япония) и 25-е место в а. о.; до 17 л. с. — «Фантик-125-спорт-ХП1» (Италия). **Легкие машины:** «Сузуки-РГ80-Гамма» (Япония); «Эндуро» — БМВ-Р80Г/С (ФРГ); «Чоппер» — «Харлей-Давидсон Софтейл-кастом» (США) и 20-е место в а. о.

Абсолютные победители конкурсов прошлых лет: 1976 г. — БМВ-Р100РС (ФРГ); 1977 г. — «Кавасаки-1000-Зет1Р» (Япония); 1978 г. — «Хонда-КБИкс-1000» (Япония); 1979 г. — «Хонда-КБ900Ф-Боль-д'ор» (Япония); 1980 г. — «Хонда-КБ1100Р — полуобтекаемый» (Япония); 1981 г. — «Хонда-КБ1100Р — обтекаемый» (Япония); 1982 г. — «Хонда-ВФ750Ф» (Япония); 1983—1986 гг. БМВ-К100РС (ФРГ).

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

В СООТВЕТСТВИИ С ПРЕЙСКУРАНТОМ

Автолюбитель А. Зимин из города Балей Читинской области спрашивает, почему стоимость комплексных работ, выполняемых по талонам сервисной книжки, отличается от стоимости таких же работ, но выполняемых по отдельным заказам.

Ответить на этот вопрос редакция попросила специалистов «Глававтотехобслуживания» Министерства автомобильной промышленности СССР.

Сервисная книжка регламентирует обязательное выполнение комплексных работ, которые производятся после определенного пробега автомобиля. Своевременное выполнение технического обслуживания позволяет не только выявлять возникающие дефекты, но и предупреждать их крепежными, смазочными, регулировочными и другими работами.

При разработке прейскуранта стоимость комплексных работ по талонам сервисной книжки определялась не как арифметическое сложение цен отдельно взятых позиций, а с учетом того, что при таком обслуживании исключаются некоторые подготовительно-заключительные и повторяющиеся операции.

В случае, когда по каким-то причинам комплексные работы выполняются не в полном объеме, из стоимости всего комплекса исключается стоимость невыполненных работ. в соответствии с оценкой их по отдельным позициям прейскуранта № Б-50. При этом, если с клиента заранее получены деньги за весь объем комплексных работ, ему должна быть возвращена стоимость невыполненных.

С МЕЖДУНАРОДНЫМИ «ПРАВАМИ»

«Работая за границей, я прошел курс обучения, сдал экзамены и получил водительское удостоверение международного образца, долгое время ездил за рулем. Могу ли я продолжать управлять автомобилем с этими «правами», вернувшись в нашу страну?» — спрашивает А. Красногорский из Сум.

Как сообщили в Главном управлении ГАИ МВД СССР, пользоваться международными водительскими удостоверениями на территории СССР могут только командированные лица, срок пребывания которых в нашей стране не превышает года, а также автотуристы. Прибывшие на больший срок или на постоянное жительство управлять транспортными средствами с таким удостоверением не могут и должны обменять его на удостоверение установленного для нашей страны образца. Причем если удостоверение было получено в стране, присоединившейся к международной Конвенции о дорожном движении, то при обмене достаточно лишь сдать экзамены по Правилам и вождению. В остальных случаях водитель обязан пройти весь курс обучения заново на общих основаниях.

ИЗ ФТОРСОДЕРЖАЩЕЙ РЕЗИНЫ

Р. Мамедов из Баку в своем письме посетовал на то, что маслоотражательные колпачки в приводе газораспределения двигателей ВАЗ быстро теряют эффективность. В результате многие автомобилисты ищут собственные решения, как, например, опубликованные в № 11 «За рулем» 1986 года на стр. 9. Письмо Р. Мамедова мы направили на ВАЗ. Вот что сообщил заместитель главного конструктора завода М. Коржов.

Причиной потери уплотняющих свойств маслоотражательными колпачками является быстрое старение резины, из которой они изготовлены. В настоящее время ВАЗ совместно с курским заводом резинотехнических изделий ведет подготовку производства колпачков из фторсодержащей резины, которая по своим показателям значительно превосходит применяемую в настоящее время.

ВМЕСТО НИИСС-4

Московский автолюбитель И. Хараз, не найдя в продаже автопрепарат для очистки стекол НИИСС-4, обратился в редакцию с вопросом — выпускается ли он?

Отвечают специалисты Всесоюзного промышленного объединения по производству товаров бытовой химии.

Как выяснилось в процессе длительной эксплуатации, автопрепарат НИИСС-4, предназначенный для очистки стекол на автомобилях ВАЗ, обладал отрицательным воздействием на автомобильные материалы. Поэтому его производство прекращено.

В настоящее время разработано новое химическое средство «Автоочиститель-2 стекол». Испытания этого препарата проведены на Волжском автомобильном заводе и московском автомобильном заводе имени Ленинского комсомола. По всем эксплуатационным параметрам он оценен положительно и может быть рекомендован для использования на автомобилях всех марок, работающих при температуре до —25° С.

«Автоочиститель-2 стекол» выпускает ряд предприятий в разных районах страны, и он поставляется в хозяйственные магазины по заявкам торгующих организаций.

ПАРАДЫ АВТОМОТОСТАРИНЫ

«Сообщите, когда намечено провести очередные слеты и парады старинной автомототехники, — обращается Ю. Савелов из Ленинграда. — Информация о календаре этих интересных мероприятий поставлена плохо, а автомобилисты, планируя свой отпуск, хотят знать точные сроки их проведения».

Проходившее в январе нынешнего года в Москве координационное совещание представителей клубов старинной автомототехники утвердило Всесоюзный календарь мероприятий на 1987 год. Приводим его.

6—7 июня — «Парад старинных авто» в г. Казани.

20 июня — «Парад автомотостарины» в г. Свердловске.

26—28 июня — Слет «Алые паруса» в г. Ленинграде.

27 июня — Парад, посвященный Дню изобретателя и рационализатора,на ВДНХ в Москве.

5 июля — «День реставратора» в г. Риге.

11—12 июля — Ралли старинных машин «Летняя ночь» в г. Риге.

17—19 июля — Парад в г. Воронеже, пробег Воронеж—Липецк, парад в г. Липецке, посвященный Дню металлурга.

17—19 июля — Слет машин выпуска до 1930 г. в г. Пярну.

10—20 июля — Пробег по городам Урала (Свердловск—Челябинск).

25—26 июля — Пробег по улицам Оренбурга.

25—26 июля — Слет в г. Архангельске, посвященный 80-летию автобусного движения в России.

1—2 августа — Межреспубликанский слет в г. Вильнюсе.

8—9 августа — Слет в г. Фурманове.

22 августа — Праздник автомотостарины в Москве, посвященный 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

29—30 августа — Всеукраинская выставка старинной автомототехники в г. Кировограде.

6 сентября — День реставратора в г. Риге.

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

Амортизаторы

Плавность хода автомобиля, способность держать дорогу, быстро гасить колебания после переезда препятствия — эти важные качества зависят от работы амортизаторов. О них в инструкции и в сервисной книжке к «Москвичу» не упоминается. Просто они не требуют обслуживания, что, кстати, является достоинством их конструкции. Однако рано или поздно, в зависимости от качества дорог, приходится ими заниматься. И здесь вам могут пригодиться рекомендации, которые дают специалисты управления «Москвичавтотехобслуживание» инженеры Л. ВЛАДИМИРОВ и В. БАРАНОВ.

Когда переднюю или заднюю часть автомобиля начинает раскачивать, уводить в стороны, а подвеска стучать, часто срабатывать до упора, причиной могут быть неисправности амортизаторов, оставшиеся до сих пор в безвестности. Чтобы убедиться в этом, надо сначала проверить состояние узлов передней и задней подвесок, а также рулевого управления, как рекомендовано в февральском номере журнала за 1986 год. Если возникают стуки в подвеске колес, а проверка всех резиновых элементов и шарнирных сочленений стабилизатора, рычагов передней подвески, рулевых тяг и рессор задней подвески показала, что все исправно, следует в первую очередь убедиться в надежности крепления амортизаторов и затяжки резьбовых крышек их корпусов.

Проверять резиновые подушки 5 (рис. 1) верхней опоры переднего амортизатора надо с помощником. Он раскачивает кузов, толкая его в крыло напротив места установки проверяемого амортизатора до тех пор, пока амплитуда колебаний крыла не станет равной примерно 3 см. Находясь в канаве, следует прослушать область верхней опоры, которая в исправном состоянии работает беззвучно. Если здесь слышны стуки, надо поднять автомобиль на домкрате со стороны проверяемого амортизатора и демонтировать колесо. Проверить затяжку гайки 2 и контргайки 3 крепления штока у переднего амортизатора, которые должны быть затянуты с моментом 3,2—3,6 кгс · м. Если это не поможет, замените резиновые подушки 408-2905450 новыми.

Проверить нижнее крепление переднего амортизатора, а точнее — состояние резиновых втулок 11 можно двумя способами. Первый — без демонтажа амортизатора. Помощник раскачивает кузов аналогичным образом. Находясь в канаве, вставляют глубиномерный стержень штангенциркуля внутрь технологического отверстия посередине кронштейна 9 и измеряют амплитуду вертикальных перемещений проушины амортизатора в резиновых втулках, которая не должна превышать 4 мм.

Второй способ связан со снятием амортизатора и позволяет точнее оценить состояние резиновых втулок. Автомобиль следует установить со стороны проверяемого амортизатора на домкрат или целиком на подъемник и демонтировать колесо. Зафиксировав специальным ключом 9487-734 (рис. 2) от проворачивания конец штока 4 (см. рис. 1), отвернуть вначале контргайку 3, гайку 2, а потом снять стальную обойму 1 верхней резиновой подушки 5 амортизатора. Отвернуть снизу нижнего рычага передней подвески два болта 6, крепящих кронштейн 9 на рычаге, и вытянуть амортизатор за кронштейн из внутреннего пространства пружины подвески через отверстие в нижнем рычаге.

Закрепив кронштейн снятого амортизатора в тисках с губками, покрытыми мягкими накладками, проверьте работоспособность резиновых втулок. Сжатые в проушине резиновые втулки выполняют ту же роль, что сайлентблоки рычагов передней подвески, поэтому исправные втулки после отклонения корпуса амортизатора от вертикального положения на угол 10—15° должны за счет сил упругости вернуть амортизатор в исходное положение. Если при затяжке гайки 8 на болте 7 моментом 3,6—4,4 кгс · м этого не происходит — проворачивающиеся втулки нуждаются в замене.

Как это сделать? Свинтите гайку 8 с пружинной шайбой 10 с болта 7 и удалите резиновые втулки 402-2915432-01 из нижней проушины вместе с распорной омедненной стальной втулкой 12.

Устанавливают амортизатор на место в обратной последовательности. Перед монтажом смажьте резьбу его штока бензостойкой консистентной смазкой, чтобы потом легче отворачивались гайки.

Чтобы подтянуть резьбовую крышку амортизатора, надо вытянуть шток вверх до предела. Открывшуюся резьбовую крышку подтягивают (рис. 3) специальным ключом (рис. 4) с моментом 14—16 кгс · м (левая часть ключа предназначена для амортизаторов московского карбюраторного завода, правая — для амортизаторов гродненского завода автомобильных агрегатов).

Проверить затяжку гаек у шарнирных опор амортизатора задней подвески несколько проще, так как они располагаются на автомобиле открыто между кузовом и балкой заднего моста. Если проверка показывает, что гайки затянуты моментом 3,6—4,3 кгс · м, необходимо убедиться в исправности резиновых втулок верхней и нижней опор. Для этого надо снять амортизатор. Автомобиль устанавливают на осмотровую канаву или подъемник, извлекают шплинт 10 (рис. 5) из корончатой гайки 9, отворачивают гайку и снимают нижнюю проушину амортизатора вместе с резиновыми втулками 2 и наружной чашкой 7 с пальца 6 накладки стремянок. Отворачивают гайку 5 верхнего крепления амортизатора, снимают пружинную шайбу 4, а затем амортизатор, отведя нижний его конец от посадочного пальца.

Резиновые втулки опор должны возвращать задний амортизатор в исходное положение при отклонении его от вертикального на угол 10—15°. Для проверки втулок надо после демонтажа амортизатора снять с автомобиля верхний кронштейн 12, отвернув две гайки 11. Затем, зажав нижнюю часть кронштейна в тисках, поочередно закреплять амортизатор нижней и верхней проушинами на кронштейне в вертикальном положении (используя в обоих случаях детали крепления верхней опоры) и, отклоняя на заданный угол, наблюдать за поведением амортизатора. Если он не возвращается в исходное положение, замените втулки. Мы не останавливаемся на тех случаях, когда нет сомнений в непригодности втулок, то есть когда конические поверхности их настолько явно изношены или расплющены, что нет никакой необходимости дополнительной проверки их работоспособности.

Если автомобиль стало уводить в стороны, а проверка углов установки колес, давления в шинах показывает норму, то причиной может быть неисправность самих амортизаторов. Чтобы убедиться в этом, сначала проверьте их работоспособность. Приблизительную оценку позволяет дать следующая операция. Раскачайте кузов описанным выше способом и наблюдайте за его колебаниями. Обычно после прекращения раскачивания в момент, когда кузов достигнет самой нижней точки, исправный амортизатор допускает только ход вверх и затормаживает кузов при ходе вниз.

Другим, наиболее характерным внешним признаком потери работоспособности амортизаторов является наличие на наружной поверхности корпуса масла, вытекающего через неисправный сальник 5 (рис. 6) штока 1, прикрытый резьбовой крышкой 2. Если на автомобиле амортизатор течет или не гасит эффективно колебания кузова, его необходимо демонтировать.

Прежде всего надо слить оставшуюся в нем рабочую жидкость в чистую кружку. Для этого корпус снятого амортизатора тщательно очищают от грязи и промывают. Затем нижнюю проушину зажимают в тисках. Шток вытягивают вверх до предела. Открывшуюся резьбовую крышку отворачивают ключом. Затем за шток вытягивают внутренний рабочий цилиндр 8 из наружного корпуса амортизатора. Легкими скользящими (относительно поверхности рабочего цилиндра) ударами молотка по выступающему поясу направляющей втулки 7 выбивают из верхнего конца цилиндра втулку.

Для замены неисправного сальника 5 штока после выпрессовки направляющей втулки 7 вытягиваем шток целиком из цилиндра вместе с поршнем 10 и деталями клапана отбоя. Затем закрепляем шток за нерабочую часть верхнего конца штока переднего амортизатора или за проушину заднего амортизатора и торцевым ключом отвертываем гайку 12 клапана отбоя. Снимаем со штока поршень 10 со всеми деталями клапана отбоя, направляющую втулку 7 с сальником 5. Смазываем кольцевые канавки нового сальника 11.2905616 амортизаторной жидкостью МГП-10 и устанавливаем его в направляющей втулке. Монтируем детали на штоке амортизатора в обратном порядке.

После замены сальника следует заправить амортизатор свежей рабочей жидкостью в объеме, указанном в таблице. Когда нет нужного количества жидкости, можно воспользоваться старой, если ей менее пяти лет, предварительно профильтровав ее через несколько слоев марли или ткани. В случае отсутствия масла МГП-10 можно временно использовать веретенное марки АУ, применяемое для подъемных механизмов автомобилей-самосвалов, но тогда несколько изменится характер работы амортизатора и сократится срок службы сальника. Обращаем также внимание на то, что недопустимо смешивать веретенное масло и МГП-10, так как это может привести к коагуляции (свертыванию) смеси и тем самым к выходу амортизатора из строя.

Завод-изготовитель	Обозначение по номенклатуре		Подвеска	Объем жидкости, л	Период установки, годы
	завода-изготовителя	АЗЛК			
Московский карбюраторный завод	408-2905006 408-2915006	408-2905006 408-2915006	передняя задняя	0,135 0,225	1976—1978
Гродненский завод автомобильных агрегатов	11.2905006 11.2915006 11.2905006-10 11.2915006-01	— — 2140-2905006-10 2140-2915006-10	передняя задняя передняя задняя	0,125 0,210 0,125 0,210	1979 с 1980 с 1980

Отмерять жидкость следует с точностью не менее 0,005 л, для этого подойдет любой мерный сосуд емкостью не менее 0,3 л. Такая точность продиктована большой зависимостью рабочих характеристик амортизатора от количества жидкости в нем.

Если кашу маслом не испортишь, то амортизатор испортить легко. Он будет создавать излишне большое сопротивление при сжатии, а подвеска автомобиля в целом станет жестче, то есть будет почти напрямую передавать на кузов все толчки от неровностей дороги, что, естественно, резко ускорит усталостное разрушение кузова, появление трещин. Аналогичная картина складывается и при недоливе жидкости, так как в этом случае амортизатор включается в работу лишь в конце хода подвески.

Заправляют амортизатор в такой последовательности. Вначале залить жидкость в рабочий цилиндр, предварительно установленный в корпусе амортизатора, а после заполнения цилиндра оставшуюся часть жидкости вылить в окружающий его резервуар. Ни в коем случае не следует делать наоборот — тогда в рабочем цилиндре остается воздушная подушка, которая смешается с маслом, и в цилиндре образуется масловоздушная эмульсия, резко снижающая эффективность работы амортизатора.

Залив жидкость внутрь рабочего цилиндра, вводят поршень на такую глубину, чтобы от торца ограничительной тарелки 9 перепускного клапана оставалось не менее 3,5 мм до кромки цилиндра. На оставшийся свободный конец цилиндра легкими ударами молотка напрессовывают направляющую втулку 7 штока вместе с резьбовой крышкой 2, сальником 5, уплотнительным кольцом 6 и прокладкой 3. При введении поршня в цилиндр необходимо удерживать металлокерамическое уплотнительное кольцо 11 в сжатом состоянии, а уплотнительное кольцо 6 стараться не повредить о внутреннюю резьбу корпуса амортизатора. В завершение сборки амортизатора в торцевое отверстие корпуса заворачивают резьбовую крышку 2 с моментом 14—16 кгс · м.

Для проверки герметичности нового сальника собранный амортизатор надо положить горизонтально на половину суток. Если затем на вытянутом из резервуара штоке будут только следы масляной пленки, то, значит, сальник амортизатора обеспечивает нормальное уплотнение.

В практике может встретиться случай, когда при контрольном раскачивании кузова проверенный герметичный амортизатор с нормальным количеством жидкости не гасит колебания. Причиной обычно являются неисправности клапанов сжатия и отбоя амортизатора, для ремонта которых помимо замены деталей потребуется тонкая регулировка. Выполнить ее в домашних условиях невозможно, поэтому в запасные части идут только амортизаторы в сборе.

Гродненский автоагрегатный завод поставляет два комплекта. Кроме самого амортизатора в комплект 11.2915006-01 задней подвески входят детали крепления, конусные втулки, а в комплект 11.2905006-01 для передней подвески — резиновые подушки, металлические обоймы и гайки M10×1,25 крепления штока на поперечине подвески. Благодаря этим дополнительным деталям обеспечивается полная взаимозаменяемость новых амортизаторов с ранее выпущенными. Для справки сообщаем, что эти комплекты можно устанавливать не только на модель «2140», но и на другие модели «москвичей», выпущенные позже 1958 года.

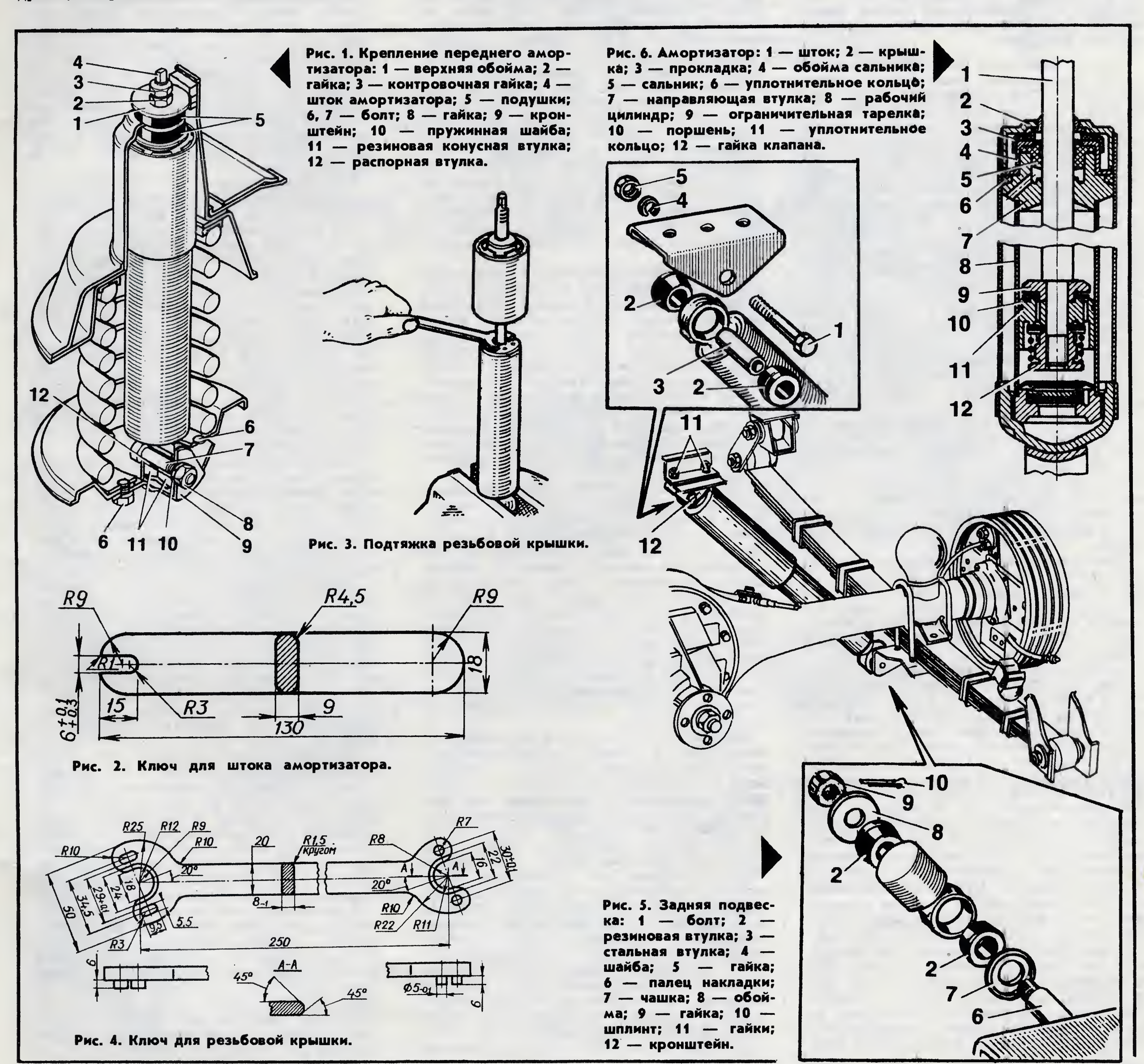


Рис. 1. Крепление переднего амортизатора: 1 — верхняя обойма; 2 — гайка; 3 — контровочная гайка; 4 — шток амортизатора; 5 — подушки; 6, 7 — болт; 8 — гайка; 9 — кронштейн; 10 — пружинная шайба; 11 — резиновая конусная втулка; 12 — распорная втулка.

Рис. 2. Ключ для штока амортизатора.

Рис. 3. Подтяжка резьбовой крышки.

Рис. 4. Ключ для резьбовой крышки.

Рис. 5. Задняя подвеска: 1 — болт; 2 — резиновая втулка; 3 — стальная втулка; 4 — шайба; 5 — гайка; 6 — палец накладки; 7 — чашка; 8 — обойма; 9 — гайка; 10 — шплинт; 11 — гайки; 12 — кронштейн.

Рис. 6. Амортизатор: 1 — шток; 2 — крышка; 3 — прокладка; 4 — обойма сальника; 5 — сальник; 6 — уплотнительное кольцо; 7 — направляющая втулка; 8 — рабочий цилиндр; 9 — ограничительная тарелка; 10 — поршень; 11 — уплотнительное кольцо; 12 — гайка клапана.

Система зажигания ВАЗ-2108

Неисправности и их устранение

Отказы системы зажигания приносят владельцам «восьмерок» много неприятностей. Дело, по-видимому, не столько в количестве этих отказов, сколько в том, что любая неисправность превращается в проблему: подавляющее большинство наших автомобилистов беспомощно перед хитросплетениями электроники, в особенности из-за отсутствия технической информации. Поэтому редакция решила нарушить собственную традицию, когда вначале публикуется общеознакомительный материал, а уж потом — сведения прикладного характера.

В предлагаемой статье кандидат технических наук В. ЧЕПЛАНОВ и инженер С. ПУСТЕЛЬНИКОВ рассказывают о сугубо практической стороне дела, что, надеемся, окажется полезно многим. Позже мы вернемся к разговору о принципиальных особенностях и сравнительной оценке технического уровня бесконтактной электронной системы зажигания.

Система зажигания ВАЗ—2108 включает в себя три основных узла: датчик-распределитель 40.3706, электронный коммутатор 36.3734 и катушку зажигания 27.3705.

Датчик-распределитель отличается от традиционного распределителя зажигания тем, что вместо контактного прерывателя в нем применен бесконтактный микропереключатель, основанный на эффекте Холла. Он управляет искрообразованием, создавая в нужный момент импульс заданной скважности и направляя его в электронный коммутатор. Действие этого датчика таково. Металлический цилиндрический экран с прорезями, жестко связанный с валом распределителя, при вращении этого вала коммутирует магнитное поле в рабочем зазоре микропереключателя. Изменение поля приводит к появлению электрического сигнала на выходе из датчика, «единичное» или «нулевое» значение которого соответствует определенному угловому положению вала распределителя.

В функции электронного коммутатора входит формирование оптимальных импульсов тока в катушке зажигания, стабилизация их при колебаниях напряжения в сети от 6 до 18 В, отключение тока в катушке при включенном зажигании и неработающем двигателе, а также защита полупроводниковых элементов от импульсных перенапряжений.

Принципиальная электрическая схема коммутатора представлена на рис. 1; на рис. 2 даны временные диаграммы процессов в характерных точках схемы (на схеме и на диаграммах обозначены индексами К1, К2 и т. д.), позволяющие пояснить действие устройства.

Прямоугольный сигнал с датчика Холла (точка К1) поступает на вход интегратора ДА1.2 через инвертор VT1 (К2). На выходе интегратора образуется пилообразный сигнал, напряжение которого пропорционально углу поворота датчика-распределителя. Этот сигнал подается на вход компаратора ДА1.3 (К3). Выходной сигнал с компаратора поступает на вход логической схемы «ИЛИ-НЕ» (транзистор VT2). Наличие на этом входе положительного «единичного» уровня определяет выключенное состояние выходного транзистора VT4 (оно имеет место при положительных «единичных» сигналах в точках К2 и К4). Открытие транзистора VT4 (К10) наступает при наличии на входе схемы «ИЛИ-НЕ» четырех «нулевых» уровней сигналов (К2, К4, К6, К5). «Нулевой» уровень в точке К5 наблюдается до тех пор, пока ток в цепи силового транзистора VT4 не достигнет заданного значения. При этом на выходе компаратора ДА1.4 возникает «единичный» уровень (К5), поскольку на его вход подается сигнал с индикаторных резисторов R36 и R37, включенных в силовую цепь VT4. Изменение состояния на входе логической схемы «ИЛИ-НЕ» приводит к приоткрыванию транзистора VT2 и соответственно к переходу транзистора VT4 из состояния насыщения в активное. Увеличение сопротивления участка эмиттер—коллектор приведет к ограничению силового тока. Уровень ограничения амплитуды тока устанавливается выбором опорного уровня компаратора ДА1.4.

Усилитель ДА1.1 использован в схеме безыскровой отсечки тока в силовой цепи при невращающемся вале двигателя. Эта схема представляет собой интегратор с постоянной времени интегрирования, значительно превышающей период следования искр при самой малой скорости вращения коленчатого вала. В этом случае при работающем двигателе с выхода интегратора на схему «ИЛИ-НЕ» подается практически «нулевой» уровень, и она не влияет на работу основной схемы. Через 2—5 секунд после остановки мотора напряжение на выходе интегратора ДА1.1 достигает «единичного» уровня, что приводит к немедленному безыскровому запиранию выходного транзистора и прекращению тока в катушке зажигания. При изменении оборотов двигателя меняется степень заряда интегратора и соответственно скважность импульсов выходного тока коммутатора.

Конденсатор С9 и резистор R38, а также цепочка R35—R31—VД5 обеспечивают защиту транзистора VT4 от импульсных перегрузок при работе катушки зажигания. Конденсаторы С1, С7, С10 и стабилитрон VД4 защищают электронную схему от импульсных перенапряжений в бортовой сети.

Новая катушка зажигания по конструкции сходна с обычной. У нее лишь усилена высоковольтная изоляция и сделан специальный клапан, который срабатывает при увеличенном давлении масла внутри корпуса. Но электрические показатели ее сильно изменены, вследствие чего катушку ВАЗ—2108 нельзя заменять обычными (если это сделать, может выйти из строя коммутатор). В этом плане наиболее показательно низкое сопротивление первичной обмотки (0,45 Ом), позволившее стабилизировать выходные характеристики системы при малом напряжении питания (до 6 В).

Несмотря на целый ряд конструктивных решений, призванных обеспечить надежность коммутатора, отказов в эксплуатации много. Заводу-изготовителю они известны; для устранения предпринимаются все возможные меры конструкторского и технологического характера. Однако подавляющее большинство «восьмерок» выпущено до реализации этих мер. Надеемся, что излагаемые ниже сведения помогут владельцам этих машин самостоятельно находить причину отказа системы зажигания и, если это возможно, устранять его. Кстати, именно поэтому в статье приведен исходный вариант схемы; в поздних выпусках возможны некоторые изменения.

Наибольшая часть отказов приходится на коммутатор и вызвана технологическими причинами, главным образом — нарушением соединений в схеме, а также негерметичностью корпуса, вследствие чего проникшая туда влага образует паразитные токопроводящие пути. На втором месте отказы сильноточной части схемы из-за нарушения изоляции между транзистором VT4 или диодом VД7 и корпусом. Реже случается пробой самих полупроводниковых элементов, например транзистора КТ848А, из-за недоброкачественной сборки (грязные поверхности теплоотвода, мало положено теплоотводящей пасты, увеличенная толщина прокладки, неправильно затянутые крепежные винты), вызывающей перегрев элемента. Незначительная часть отказов связана с выходом из строя слаботочных компонентов коммутатора (ДА1; VT2, VT3, VД3) и датчиков Холла. Фиксировались и другие дефекты, которые не связаны со спецификой системы, и уровень их обычен.

Перейдем к самостоятельному диагностированию системы; обязательным условием для этого является наличие тестера или вольтметра.

Измерения проводят на автомобиле, отключив соединительную вилку датчика-распределителя и определяя потенциалы в упоминавшихся выше контрольных точках коммутатора (рис. 1 и 3). Условия измерения и величины сигналов указаны в таблице.

Начинают с точки К11. Если здесь менее 5 В, возможен либо пробой прокладки транзистора VT4 или диода VД7 на «массу», либо пробой участка эмиттер—коллектор транзистора. В последнем случае напряжение в К11 восстанавливается при отпаивании эмиттерного вывода. Не восстанавливается — пробита прокладка под транзистором или диодом. Тогда отсоединяют провода от диода и подключают К11 к коллектору VT4. Если при этом напряжение в точке остается низким, виновна прокладка под транзистором. Толщина новой прокладки должна быть 0,03—0,08 мм. При пробое участка эмиттер—коллектор транзистора КТ-848А эту деталь заменяют новой. Как исключение допускается временно использовать КТ-834А, но долгая работа его не гарантируется.

Если напряжение в К11 нормальное, а искрообразования нет, можно предположить: тепловой пробой силовой цепи диода VД7, отказ управляющей цепи коммутатора, выход из строя датчика Холла. Управляющую цепь проверяют измерением потенциалов в точках К3, К4, К6. Отклонения от табличных параметров говорят о необходимости заменить микросхему ДА1 (К1401 УД1). Если отклонений нет, проверяют микропереключатель Холла, используя схему, приведенную на рис. 4. Здесь вместо стрелочного прибора индикатором может послужить светодиод. Подключив схему к разъему датчика, включают стартер и наблюдают за индикатором. Если отклоняется стрелка прибора или мерцает светодиод, то микропереключатель исправен.

Разумеется, описанные способы не охватывают всю гамму вероятных неисправностей. Автомобилисты, сведущие в радиоэлектронике и располагающие соответствующей аппаратурой, могут вести работу значительно глубже и рациональнее, если воспользуются осциллографическим методом контроля. В этом случае коммутатор вместе с катушкой зажигания снимают с автомобиля. В качестве командного устройства используют генератор управляющих импульсов с открытым коллекторным выходом. Он должен обеспечивать фиксированные частоты следования импульсов 33,3 Гц и 100 Гц. Скважность инвертированного выходного импульса должна быть равной трем. Нагрузкой является катушка зажигания, работающая на искровой промежуток 4—7 мм.

При нормальном состоянии коммутатора осциллограммы напряжения в контрольных точках должны соответствовать диаграммам, приведенным на рис. 2. Нужно сказать, что отклонения частенько вызываются нарушением контакта в паяных соединениях. Восстановить нормальный вид осциллограммы иногда удается простым нажатием на тот или иной радиоэлемент. Обнаруженный дефект устраняют тщательной перепайкой.

В заключение хочется отметить следующее. Обследования показывают, что при многих отказах системы зажигания электронные аппараты исправны, а причина заключается в плохом состоянии разъемных соединений из-за попадания туда воды и грязи. За ними нужно следить и по возможности оберегать, защищать от внешних воздействий. И еще: нельзя отсоединять клеммы батареи при работающем двигателе.

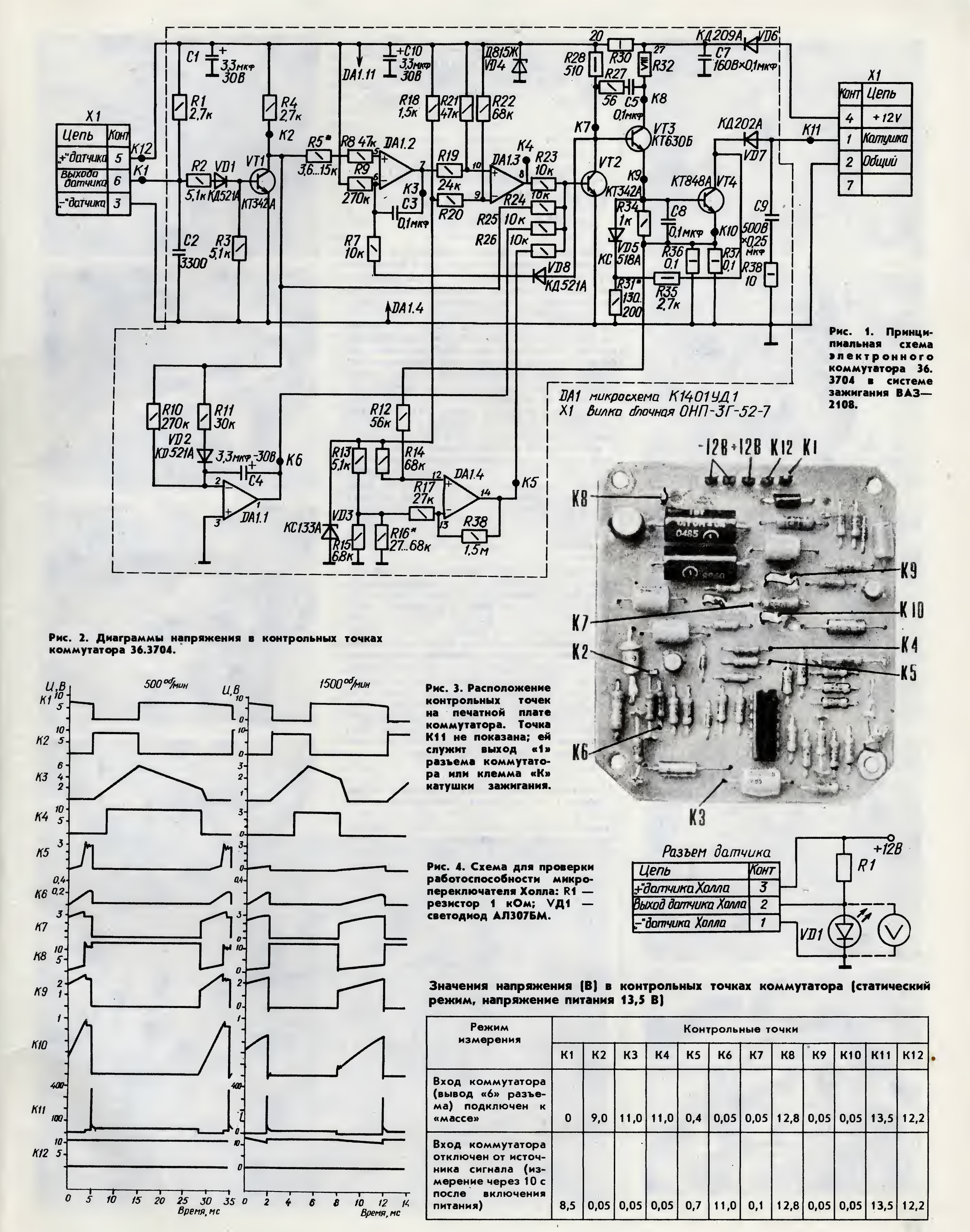


Рис. 1. Принципиальная схема электронного коммутатора 36.3704 в системе зажигания ВАЗ—2108.

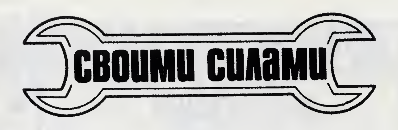
Рис. 2. Диаграммы напряжения в контрольных точках коммутатора 36.3704.

Рис. 3. Расположение контрольных точек на печатной плате коммутатора. Точка K11 не показана; ей служит выход «1» разъема коммутатора или клемма «К» катушки зажигания.

Рис. 4. Схема для проверки работоспособности микропереключателя Холла: R1 — резистор 1 кОм; VД1 — светодиод АЛ307БМ.

Значения напряжения (В) в контрольных точках коммутатора (статический режим, напряжение питания 13,5 В)

Режим измерения	Контрольные точки											
	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	K12
Вход коммутатора (вывод «6» разъема) подключен к «массе»	0	9,0	11,0	11,0	0,4	0,05	0,05	12,8	0,05	0,05	13,5	12,2
Вход коммутатора отключен от источника сигнала (измерение через 10 с после включения питания)	8,5	0,05	0,05	0,05	0,7	11,0	0,1	12,8	0,05	0,05	13,5	12,2



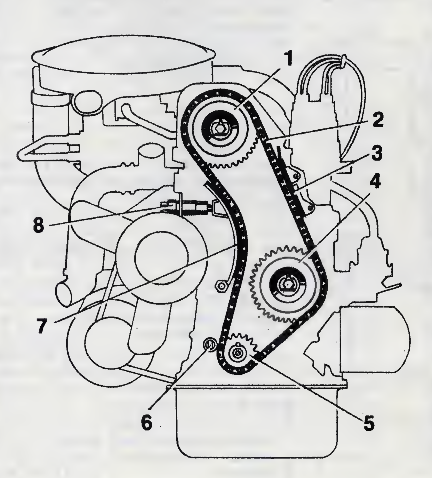
ЗАМЕНЯЕМ ЦЕПЬ ПРИВОДА РАСПРЕДВАЛА НА «ЖИГУЛЯХ»

Мы прервалн «работу», начатую в предыдущем номере журнала, вывннтив ограиичительный палец. Теперь, вращаем распредвал гаечным ключом, наложив его на головку болта, крепящего звездочку, до совмещення метки на ней с выступом иа корпусе распредвала (фото 11). Метка на звездочке коленвала прн этом должна встать напротив выступа, отлитого на блоке цилнндров (фото 12). Выпрямив загиутый край контровочной шайбы, отворачиваем болт креплеиня звездочки, застопорив ее бородком, вставленным между зубьямн н цепью (фото 13). Снимаем звездочку (фото 14). Удаляем звездочку распредвала (фото 15), как было показано в ноябрьском номере журиала за прошлый год. Теперь можем легко сиять цепь (фото 16). Чтобы осмотреть нлн заменить башмак иатяжителя, отворачиваем болт креплення (фото 17) и синмаем башмак (фото 18). Натяжитель демонтнруем (фото 19), отвериув два болта на его фланце. Завершаем разборку снятием успокоителя (фото 20) после удалення болта его креплеиня.

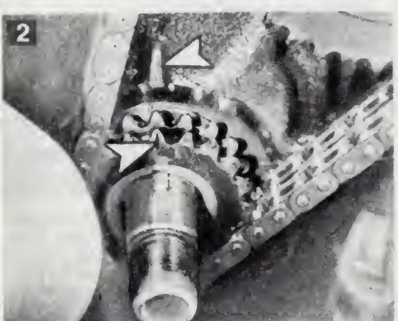
Сборку механизма привода распредвала ведем в обратиой последовательности. Цепь перед монтажом хорошо смазываем моториым маслом. Особое вниманне обращаем на соответствующее положеине меток на звездочках (фото 1 и 2 в предыдущем номере журнала). Если одиа нз ннх располагается со смещением от иеподвижной меткн (обычно прн монтаже старой, вытяиутой цепн), выбираем такое положеиие цепи на зубьях, чтобы смещенне в ту нлн другую стороны было мнннмальным.

Болты креплення обеих звездочек затягнваем момеитом 4,2—5,1 кгс · м, болт башмака иатяжителя — 3,8—4,7 кгс · м, храповик — 10,4—12,8 кгс · м.

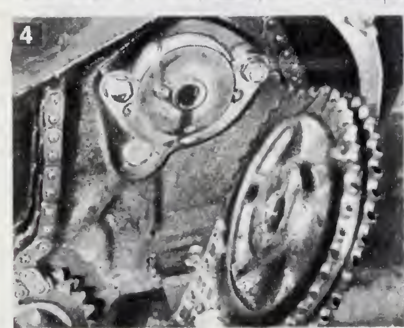
Схема механизма привода распределительного вала: 1 — звездочка распределительного вала; 2 — цепь; 3 — успокоитель цепи; 4 — звездочка валика привода масляного насоса; 5 — звездочка коленчатого вала; 6 — ограничительный палец; 7 — башмак натяжителя; 8 — натяжитель цепи.

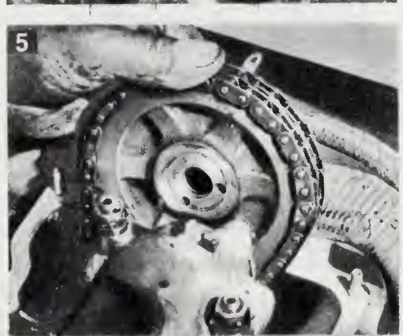




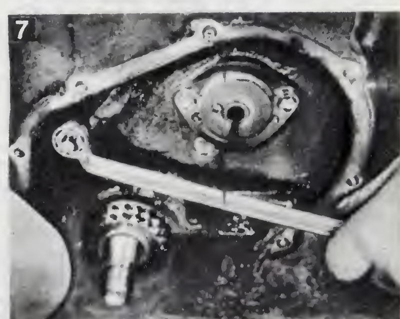




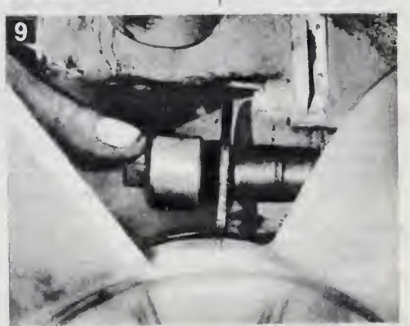














Возвращаясь к ЭК-1

В январском номере «За рулем» была помещена схема электронного октан-корректора. Многие читатели, понимая, что от выпуска первой партии до насыщения торговой сети неизбежно пройдут многие месяцы и даже годы, решили сделать прибор своими силами. От них в редакцию идут письма с вопросами, по большей части однотипными. В связи с этим мы попросили инженера А. СИНЕЛЬНИКОВА, разработчика ЭК-1, сообщить некоторую дополнительную информацию. Предоставляем ему слово.

На ВАЗ—2108 и ГАЗ—24-10 установлены не тиристорные, а транзисторные бесконтактные системы зажигания. С ними ЭК-1 работать не может. Прибор также не рассчитан на работу с бесконтактной тиристорной системой БЭСЗ-1. В этом случае, правда, принципиальных препятствий нет, но нужно искать точки подсоединения внутри блока и делать специальные выводы. Такая разработка пока не проводилась. С любыми контактно-тиристорными системами ЭК-1 совместим.

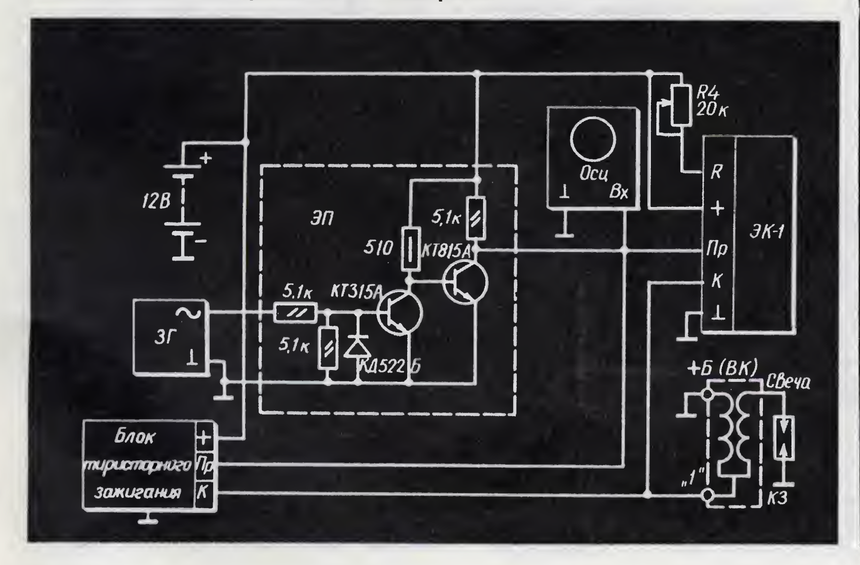
Теперь об описании прибора ЭК-1. К сожалению, в журнале были допущены опечатки. На стр. 30 в четвертой строке третьей колонки вместо R2 должно быть C2. Там же в тринадцатой строке снизу следует читать VД2 вместо VД7, а на стр. 31 в четырнадцатой строке сверху — VД9 вместо VД2. В самой схеме сопротивление резистора R20 в части тиража пропечатано неясно, оно равно 2,7 кОм.

За истекшее время выявилась также необходимость некоторых усовершенствований в схеме. Между выводами 9 и 10 микросхемы ДА1 следует припаять конденсатор 6800 пФ любого типа, на любое напряжение (скажем, К10—7В), что повысит устойчивость работы микросхемы. Сопротивление резистора R17 нужно увеличить до 10 кОм, а R18 — до 27 кОм; это облегчит наладку прибора.

При исправных элементах и правильной сборке прибор работает сразу; наладка заключается в установке момента выключения задержки 3000±150 об/мин (100±5 Гц) переменным резистором R17. Для точного выполнения этой задачи потребуется приведенная ниже схема, где: «Е» — аккумуляторная батарея; «ЗГ» — звуковой генератор, обеспечивающий плавное изменение частоты от 20 до 200 Гц с амплитудой выходного напряжения 10—20 В; «Осц» — электронный осциллограф типа С1-73, С1-49, С1-69 и др.; «КЗ» — катушка зажигания; «ЭП» — электронный имитатор прерывателя, в котором диод КД522 может быть любого типа, а вместо КТ815А можно взять КТ815, КТ918, КТ608, КТ630 с любыми буквенными индексами.

Технология работы такова. Включив питание, на ЗГ устанавливают напряжение 10—20 В с частотой 40—60 Гц. Сопротивление регулировочного резистора R4 делают максимальным. На экране должна появиться осциллограмма со «ступенькой», обозначающей временную задержку 1,5—2,5 мс. Искрообразование в свече устойчивое. При уменьшении сопротивления R4 задержка должна почти исчезать (не более 100 мкс). Снова установив максимальную задержку и наблюдая за экраном, плавно увеличивают частоту от ЗГ. При какой-то частоте задержка («ступенька») должна скачком исчезнуть. Переменным резистором R17 добиваются, чтобы этот скачок происходил при 100±5 Гц. Снижение частоты вновь вызывает появление задержки, которая остается постоянной (1,5—2,5 мс) до 20 Гц. Затем аналогичным способом проверяют прибор в диапазоне 20—200 Гц при минимальном сопротивлении резистора R4 (наименьшая задержка). «Ступеньки» на экране практически не должно быть (до 100 Гц — не более 100 мкс), искрообразование — бесперебойное.

Схема для наладки прибора ЭК-1 после его сборки.



Вместо «мини-теста»

ЕЩЕ РАЗ О КОЛПАЧКАХ

В февральском номере журнала под рубрикой «Мини-тест ЗР» рассказывалось, что редакционный ВАЗ—2101 в течение полугода эксплуатировался с колпачками свечей от ВАЗ—2108 и результаты эксперимента во всех отношениях положительны.

Прошедшие с тех пор месяцы ситуации не изменили. Но зато незамедлительно пошли отклики на публикацию. Близкие по содержанию и довольно резкие по форме, они сводились к следующему: изделия плохие, у многих из них пробивает изоляцию, вследствие чего нарушается работа двигателя. Нетрудно догадаться, что написали письма не те, кто ставил такие колпачки на «жигули» или, скажем, на «москвичи», а владельцы «восьмерок». В чем же дело? Мы обратились к заводу-изготовителю, к другим источникам информации. И вот какая получается картина.

При создании ВАЗ—2108 одна из важнейших задач состояла в том, чтобы всемерно снизить расход бензина, в первую очередь посредством работы двигателя на обедненной рабочей смеси. А чтобы эта смесь поджигалась уверенно и надежно, повысили энергию искрового разряда в свече, да так, что система зажигания «восьмерки» по своему энергетическому уровню сегодня относится к немногочисленной группе мировых рекордсменов. Если же сравнивать ее с «жигулевской», то следует сказать, что энергия одной искры повышена до 50 мДж против прежних 25—28 мДж. Соответственно увеличилось и напряжение во вторичной цепи. У ВАЗ—2108 оно составляет примерно 20 кВ при пуске (у «жигулей» 12—13 кВ) и 26—28 кВ в рабочем режиме (у «жигулей» 16—18 кВ).

Такие вещи, как правило, даром не даются. Так и у «восьмерки»: из-за почти двукратного увеличения напряжения резко возросла опасность пробоя изоляции во вторичной цепи, но особенно остро — как раз в колпачке, который с целью снижения радиопомех окружен теперь металлическим экраном, связанным с «массой». Следовательно, для изолятора колпачка понадобилась пластмасса с улучшенными электрозащитными свойствами. Однако выбранный для этого новый синтетический материал при всех своих несомненных достоинствах оказался коварным: во-первых, при литье в нем могут образовываться невидимые снаружи раковинки, а во-вторых — вскоре после начала эксплуатации в детали иногда возникает микротрещина. И то и другое помогает току найти место для пробоя.

Сейчас исследуется возможность применения другого материала, а также ведется поиск принципиально иного конструктивного решения самого узла.

К этому можно лишь добавить, что не все, что хорошо в лабораториях, впоследствии выдерживает испытание практикой. Поэтому тот, кто приобретает машину новой модели, всегда в известной мере становится испытателем, — тем больше, чем больший элемент новизны заложен в конструкцию. Это, конечно, обременительно, но такова плата за желание быть на острие прогресса. Однако с вазовской «восьмеркой» все это получилось, прямо скажем, чересчур. Все-таки ее владельцы не получают зарплату испытателей, а, наоборот, свои деньги платят, и немалые.

Что же касается применения колпачков ВАЗ—2108 на машинах с обычной системой зажигания, то здесь наши выводы остаются прежними. И специалисты подтверждают, что предельные величины напряжения в этих случаях не носят разрушающий характер.

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на 4-й стр. вкладки.

Правильные ответы — 2, 4, 6, 8, 10, 12, 15, 17.

I. Линия Б соединяет, как видно из рисунка, начала закруглений проезжей части на той и другой стороне дороги. Ее Правила принимают как границу пересечения дорог (пункт 2).

II. Полоса движения должна быть достаточна по ширине как минимум для одного ряда автомобилей. В остальном водители руководствуются требованием обеспечить безопасный боковой интервал, а при скоростях, принятых в населенных пунктах, он составляет 0,5—1,0 метра (пункты 2 и 11.6).

III. Пути движения транспортных средств могут пересечься не только на проезжей части дороги, на перекрестке и т. п., но и на любой площадке, территории. В этом случае водители также должны руководствоваться «правилом правой руки» (пункт 9.7).

IV. Этот знак лишь информирует водителей о том, что на пересекаемой дороге есть полоса (полосы), направление движения по которой может меняться на противоположное. Движение через перекресток в прямом направлении он не запрещает (приложение 1, пункт 5.37).

V. Линию разметки, показанную на рисунке, разрешено пересекать со стороны прерывистой линии, а при завершении обгона или объезда и со стороны сплошной (приложение 2, пункт 1).

VI. В населенных пунктах на левой стороне дорог с односторонним движением разрешена и остановка, и стоянка. Но это правило имеет исключение. Грузовые автомобили с полной массой более 3,5 т могут останавливаться здесь только для загрузки или разгрузки, но не для стоянки (пункт 10.4).

VII. Перекрестки равнозначных дорог проезжают по правилу «уступи приближающемуся справа», за исключением трамвая: он всегда пользуется преимуществом перед безрельсовыми транспортными средствами (пункты 14.3 и 14.11).

VIII. Водители, управляющие автомобилями с опознавательным знаком «Инвалид», могут отступать от требований некоторых знаков. В частности, и знака «Движение механических транспортных средств запрещено» (пункт 3.5).

ЛОТЕРЕЯ ДОСААФ

ПЕРВЫЙ ВЫПУСК 1987 ГОДА



Покупая билет лотереи, каждый, конечно же, надеется на выигрыш. И мы, действительно, выигрываем, все без исключения: и те, кому явно повезет, и те, кто в официальной таблице не найдет номера своего билета. Выигрываем потому, что каждый билет лотереи — это укрепление обороноспособности страны; это новые школы и курсы, столь необходимые в наш технический век; это новые спортивные трассы и клубы; это укрепление материальной базы ДОСААФ и рост его авторитета.

Тираж первого выпуска лотереи состоится 4 июля 1987 года в г. Перми. В этом выпуске разыгрывается 7 680 тысяч вещевых и денежных выигрышей — всего на сумму свыше 20 миллионов рублей. В том числе 640 автомобилей, среди которых «Волга» ГАЗ—24, «Жигули» ВАЗ—2108 и «Запорожец» ЗАЗ—968М; 1120 мотоциклов. Купив билет лотереи, можно стать обладателем разнообразнейших предметов спортивно-туристского назначения: фотоаппарата и магнитофона, кинокамеры и магнитолы, электробритвы, микрокалькулятора, шагомера, часов и многого другого.

Цена билета — 50 копеек. Приобрести его можно в первичных организациях ДОСААФ и у общественных распространителей.

Сдано в производство 30.3.1987 г. Подписано к печати 28.4.1987 г. Г-13739 Формат 60×90 1/8. Усл. печ. л. 4,5. Тираж 4 700 000 экз. Заказ 991. Цена 1 руб.
Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны 207-23-82, 207-16-30.

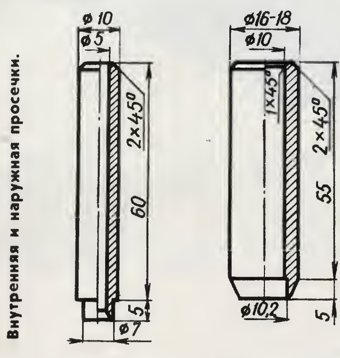
Издательство ДОСААФ СССР, Москва. 3-я типография Воениздата.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ВЫРУЧИЛА ШАЙБА

При ремонте газораспределительного механизма у двигателя **«Москвич—412»** надо заменять уплотнительные резиновые кольца в тарелке клапанной пружины. Деталь пустяковая, но найти ее довольно трудно.

Я вышел из положения, вырубив шайбы из листовой маслостойкой резины толщиной 2 мм при помощи просечек, показанных на рисунке. Чтобы они дольше служили, желательно использовать инструментальную сталь (например, У7) и закалить детали. Внутренняя просечка должна перемещаться в наружной под усилием пальца, то есть в соединении не должно быть ощутимого радиального зазора.



Внутренняя и наружная просечки.

Для тех, кто не работал с просечками, поясню, что сначала ударом молотка наружной просечкой вырубаем кружок, а затем, вставив в нее внутреннюю просечку, вырубаем в нем внутренний кружок. Чтобы полученная таким образом шайба имела ровные, чистые края, смачиваем резину и рабочую часть просечек водой. Резину кладем на свинцовую или алюминиевую подкладку.

Такие шайбы работают уже несколько лет не хуже заводских колец.

Н. МИХАЙЛОВ

Днепропетровская область, г. Никополь

РЕЛЕ ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМЫ

Если на **мотоциклах ЯВА или ЧЗ,** имеющих 6-вольтовое электрооборудование, отказал реле-регулятор и не удалось приобрести нового штатного, вместо него можно с успехом применить реле-регулятор РР-1, предназначенный для мотоциклов ИЖ.

Установив его на то же место, но просверлив новые отверстия для крепления, подключаем РР-1 следующим образом. Выводы «Д» и «М» на генераторе теми же проводами соединяем соответственно с клеммами «Ш» и «Я» реле (от последней идет также провод к контрольной лампе). Провод от аккумуляторной батареи подсоединяем к клемме «Б» реле, от которой другой провод идет на зажим «30» замка зажигания. Дополнительным проводом соединяем клемму «М» реле с корпусом генератора для обеспечения надежной «массы».

Ижевское реле исправно работает на моем ЧЗ уже пять лет.

С. ГУСАКОВ

Саратовская область, г. Вольск

ПОДЛОЖИТЕ КОЛЬЦО

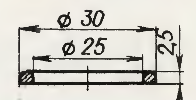
Известно, что в распределителях зажигания 30.3706, применяемых **на «жигулях»,** недолговечен шариковый радиально-упорный подшипник, на котором поворачивается пластина прерывателя. Из-за его износа нарушается порядок искрообразования на свечах, что затрудняет пуск двигателя и даже вызывает его остановку.

Чтобы устранить поперечное качание пластины с контактами, являющееся основным признаком неисправности, я выточил стальное кольцо (показано на рисунке) и, смазав его, подложил под подшипник. Усилие прижима пластины к кольцу отрегулировал двумя плоскими пружинами, которые фиксируют наружное кольцо подшипника в корпусе. Вместо стального кольца можно применить открытый шариковый подшипник, наподобие того, что стоит в рулевой колонке велосипеда. Диаметр подшипника должен быть такой же, как у кольца (см. рисунок), а шарики — 2,5—3 мм.

Оба способа проверены на машинах и хорошо себя зарекомендовали.

В. ФЕДЧЕНКО

г. Новосибирск



Кольцо для распределителя.

СВЕЧА — В ОПРЕДЕЛЕННОМ ПОЛОЖЕНИИ

При разборке **автомобильных** двигателей было замечено, что количество нагара в камерах сгорания разнится не только по количеству, но и по характеру распределения. В одних случаях он располагается узким кольцом по периферии, а в других — полосой, разделяющей камеру сгорания на две половины. Учитывая все известные причины, можно сделать вывод, что эта полоса является как бы тенью бокового электрода свечи. Естественно предположить, что условия воспламенения смеси лучше, если на пути искры и заряда смеси нет препятствий, то есть когда ножка бокового электрода обращена к периферии камеры.

На практике это условие легко выполнить. Нужно сделать на свечном ключе хорошо заметную продольную метку и вставлять свечу в ключ перед ее установкой на двигатель так, чтобы место приварки бокового электрода к корпусу свечи было обращено в сторону метки на ключе. При заворачивании нужно добиться, чтобы риска на ключе оказалась внизу, устанавливая при необходимости уплотнительное кольцо нужной толщины.

Все автолюбители, которые так установили свечи, отмечают, что двигатель «жигулей», «москвичей» и «запорожцев» работает чище на холостых оборотах.

Многие считают, что и расход топлива снизился, правда, сравнительных испытаний никто не проводил. Кроме того, часто удавалось больше прикрыть дроссельную заслонку карбюратора при сохранении устойчивой работы двигателя на холостом ходу.

Такой порядок установки свечей быстро входит в привычку, весьма полезную.

В. ФРИДМАН

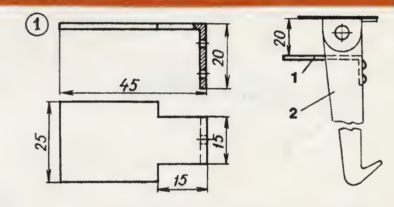
г. Москва

ОТКРЫВАТЬ СТАЛО УДОБНЕЕ

Чтобы в автомобиле **ВАЗ—2108** было удобнее нажимать на крючок при открывании капота, я приклепал к нему уголок, как показано на рисунке.

П. ВИЛЬИЛЬМ

Новосибирская область, г. Искитим



Доработка крючка: 1 — уголок; 2 — крючок.

МОЖНО ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ И КЛЕЕМ

Для притирки клапанов при помощи коловорота на головке двигателя **«Запорожца»** я склеиваю тарелки двух клапанов универсальным клеем (например, «Суперцементом»).

Притерев сначала один, а потом другой клапаны, я разъединяю их, нагревая тарелки. Это, думаю, один из простейших способов.

Б. БЕЛЯЕВ

г. Омск

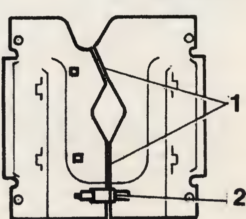
РАЗЪЕМНЫЙ КОЖУХ

Одна из причин, вызывающих перегрев двигателя у **«Запорожца»,** — загрязнение наружных поверхностей цилиндров. Очистка цилиндров затруднена, поскольку для этого приходится демонтировать карбюратор, чтобы снять закрывающий их кожух.

Я разрезал кожух сверху, как показано на рисунке. Благодаря этому каждую часть его можно теперь снимать и ставить обратно, не демонтируя карбюратор. Достаточно отвернуть четыре крепящих болта (по два на каждой половине кожуха) и отсоединить трос газа. В связи с этим крепление его оболочки я сделал быстросъемным. Чтобы при работе двигателя половинки кожуха не дребезжали, они стягиваются при помощи замка патефонного типа, который я установил возле направляющего аппарата вентилятора. Опыт многолетней эксплуатации показал, что такая переделка не ухудшает качества охлаждения двигателя, очищать который стало гораздо удобнее.

С. ИВАНОВ

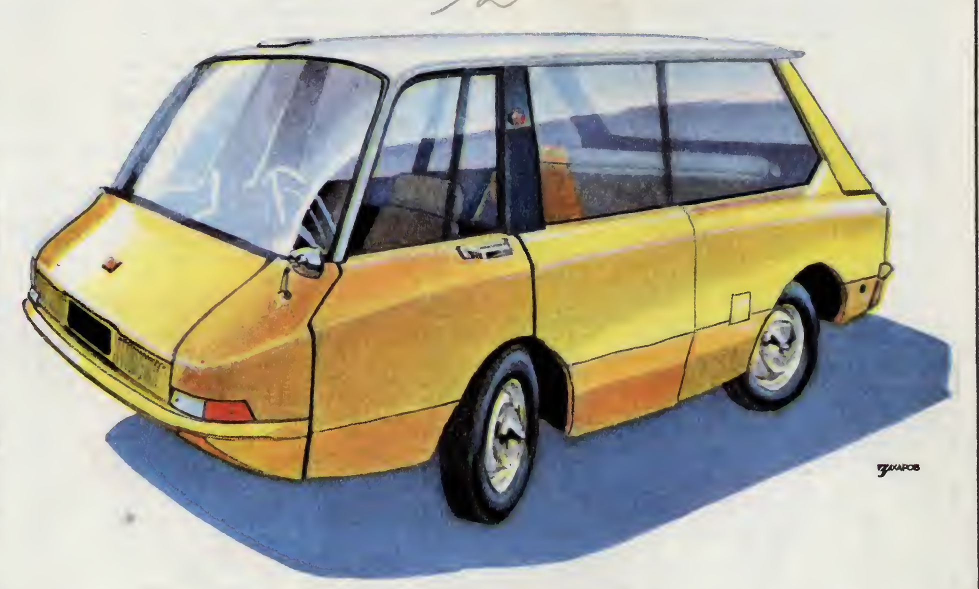
г. Курск



Переделанный кожух: 1 — линия разреза; 2 — замок.

32

11. ВНИИТЭ-ПТ

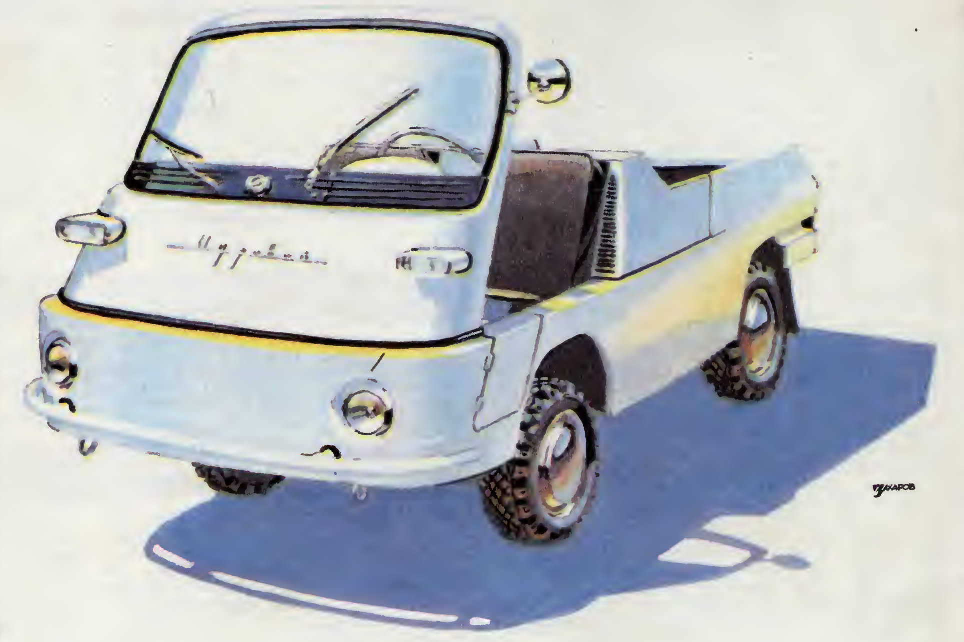


В конце 1964 года во Всесоюзном научно-исследовательском институте технической эстетики (ВНИИТЭ) было закончено изготовление машины ПТ (перспективное такси). Она имела вагонную компоновку, расположенный сзади поперек кузова силовой агрегат, широкую (740 мм) правую сдвигающуюся дверь. Наружные панели несущего стального кузова были из стеклопластика. Конструкцию автомобиля отличали также впервые примененный в отечественной практике отключаемый электровентилятор в системе охлаждения, регулируемый по расстоянию от водителя мостик с подвесными педалями, проложенные вдоль левого борта трубопроводы и электропроводка.

Оригинальный дизайн был зафиксирован авторским свидетельством на опытный образец, выданным Ю. Долматовскому, А. Ольшанецкому, А. Черняеву. Единственный экземпляр ПТ месяц работал в качестве такси на московских улицах, прошел испытания и был рекомендован к постройке опытной партией на ЕрАЗе, но из-за ведомственных неурядиц партия не была выпущена. Единственный образец этого необычного такси сохранен в 19-м таксопарке столицы. На рисунке — первый вариант оформления машины.

Год изготовления — 1964; количество мест — 5 (4 для пассажиров); двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1358 см^3, мощность — 50 л. с./37 кВт при 4750 об/мин; число передач — 4; размер шин — 6,45—13; длина — 4230 мм; ширина — 1800 мм; высота — 1625 мм; база — 1900 мм; колея — 1400 мм; масса в снаряженном состоянии — 1215 кг; наибольшая скорость — 105 км/ч.

12. «МУРАВЕЙ»



Одна из самых оригинальных и совершенных любительских конструкций. Этот автомобиль вагонной компоновки с расположенным сзади мотоциклетным двигателем ЯВА-354 сконструирован и построен Э. Молчановым и О. Ивченко.

Обращает на себя внимание дизайн машины: смелые формы кузова, отсутствие дверей, удачно найденные пропорции, утопленные фары. В целом концепция «Муравья» является развитием идеи, воплощенной в машине НАМИ—А50 («За рулем», 1987, № 2). Автомобиль несколько раз снимался в кинофильмах, был постоянным экспонатом выставок и парадов моделей, созданных самодеятельными конструкторами, послужил образцом для подражания многим «самавто». «Муравей» цел и поныне заботами О.Ивченко.

Основа кузова — сваренный из 45-миллиметровых труб каркас, обшитый по бортам фанерой. Лобовая часть отформована из листовой стали. Из других особенностей автомобиля отметим династартер, установленный на рулевой колонке эллиптического сечения щиток приборов. Независимая подвеска всех колес — от мотоколяски СЗА.

Год постройки — 1966; количество мест — 4; двигатель: число цилиндров — 2, рабочий объем — 344 см^3, мощность — 14 л. с./10,5 кВт при 4500 об/мин; число передач — 4; размер шин — 5,00—10; длина — 3130 мм; ширина — 1450 мм; высота — 1412 мм; база — 1550 мм; колея колес: передних — 1126 мм, задних — 1140 мм; масса в снаряженном состоянии — 520 кг; наибольшая скорость — 70 км/ч.